LibrosySolucionarios.Net

LS

SIGUENOS EN:

LIBROS UNIVERISTARIOS Y SOLUCIONARIOS DE MUCHOS DE ESTOS LIBROS GRATIS EN DESCARGA DIRECTA

VISITANOS PARA DESARGALOS GRATIS.

INGENIEROS DE LA VICTORIA

LOS HOMBRES QUE CAMBIARON EL DESTINO DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

PAUL KENNEDY

Autor del best seller *AUGE Y CAÍDA DE LAS GRANDES POTENCIAS*

Lectulandia

Una relato fascinante sobre la estrategia secreta que llevó a los aliados a la victoria En enero de 1943, Franklin D. Roosevelt y Churchill se reunieron en Casablanca y establecieron los objetivos bélicos de los Aliados: controlar las rutas marítimas del Atlántico y las aéreas sobre Europa occidental y central, reforzar los bombardeos sobre Alemania, detener el avance del Frente del Este y terminar con el imperialismo japonés. Sorprendentemente, poco más de un año después, estos ambiciosos proyectos se habían consumado.La historia de la Segunda Guerra Mundial se ha narrado, a menudo, como una gran novela, como si hubiera sido librada por superhombres o determinada por el destino.Ingenieros de la victoria es un relato fascinante sobre la estrategia secreta que llevó a los Aliados a la victoria. Paul Kennedy revela cómo este plan estratégico fue ejecutado por soldados rasos, científicos, ingenieros y hombres de negocios que tuvieron la enorme responsabilidad de comprender y ejecutar los planes de éxito de sus altos mandos. Nos muestra quiénes fueron los verdaderos héroes de la guerra, y les otorga por primera vez el lugar que merecen en la historia.

Paul Kennedy

Ingenieros de la victoria

Los hombres que cambiaron el destino de la Segunda Guerra Mundial

Vaderlex 12.12.16

Título original: *The Turn of the Tide*
Paul Kennedy, 2014
Traducción: Francisco J. Ramos Mena

Editor digital: Vaderlex
ePub base r1.2

El joven Alejandro conquistó la India.
¿Por sí solo?

César derrotó a los galos
¿Ni siquiera llevaba a un cocinero consigo?

Fragmento del poema de BERTOLT BRECHT «Fragen eines lesenden Arbeiters» (1935), en el que el autor imagina a un joven trabajador alemán que, tras emprender la lectura de numerosos libros de historia, se queda perplejo al ver que estos contienen principalmente relatos sobre grandes hombres.

Introducción

Es este un libro sobre la Segunda Guerra Mundial que intenta plantear una nueva forma de abordar aquel conflicto épico. No es otra historia general de la guerra; tampoco se centra en una sola campaña, ni en un solo líder militar. Versa, en cambio, sobre la resolución de problemas y sobre sus artífices, y prefiere concentrarse en los años intermedios del conflicto, aproximadamente desde finales de 1942 hasta mediados del verano de 1944.

En un libro tan complejo como este, es mejor dejar claro desde un primer momento de qué no trata y qué no pretende. Se opone a cualesquiera intentos de reduccionismo, como el de que la victoria en la guerra puede explicarse meramente por la fuerza bruta, o por alguna «arma maravillosa», o por algún sistema mágico de descifre. Las afirmaciones según las cuales la guerra la ganaron los bombarderos de la Real Fuerza Aérea británica (la RAF), los tanques T-34 del Ejército Rojo o la doctrina de guerra anfibia del Cuerpo de Marines estadounidense se tratan con respeto y cuidado en las páginas que siguen, pero ninguna de estas explicaciones domina el libro. Ni deberían hacerlo. La Segunda Guerra Mundial fue tan infinitamente compleja, y se libró en tantos teatros de operaciones y por medios tan distintos, que el estudioso inteligente sencillamente tiene que buscar una explicación multicausal de por qué ganaron los aliados.

Esta complejidad se refleja en los cinco grandes capítulos que siguen. Cada uno de ellos narra una historia acerca de cómo unos pequeños grupos de individuos e instituciones, tanto civiles como militares, lograron posibilitar que sus dirigentes políticos alcanzaran la victoria en los críticos años intermedios de la Segunda Guerra Mundial. Versa sobre cuáles eran los problemas operativos y militares, quiénes los solucionaron, cómo lo hicieron y, en consecuencia, por qué su trabajo constituye un importante ámbito de estudio. La historia comienza en la Conferencia de Casablanca celebrada en enero de 1943, cuando el pensamiento estratégico inicial de los aliados se consolidó en un proyecto mucho más amplio y cohesionado para derrotar a las potencias del Eje, y termina unos diecisiete meses después, en junio-julio de 1944, cuando, sorprendentemente, los cinco retos operativos allí abordados o bien habían sido superados, o bien estaban en camino de serlo. Es este un análisis de cómo una gran estrategia se aplica en la práctica, con la afirmación explícita de que no se pueden entender las victorias sin reconocer cómo se fraguaron aquellos éxitos y quiénes fueron sus ingenieros. En este sentido, hay que decir que cuando hablamos aquí de «ingenieros» no nos referimos estrictamente a personas que poseen una licenciatura o un doctorado en ingeniería (aunque el fundador de los Seabees, el almirante Ben Moreell, y el inventor del detector de minas, Józef Kosacki, ciertamente los tenían), sino a todas las que tienen cabida en la acepción, más amplia, que dan algunos diccionarios como el *Webster*: «Persona que lleva a cabo una tarea

mediante un artilugio hábil o ingenioso».[np1] La potencial transferibilidad del libro a grandes organizaciones no militares resultará evidente.

Obviamente, ninguno de los cinco capítulos empieza, ni podría hacerlo, en enero de 1943, puesto que en cada caso hay un relato previo que ayuda al lector a entender el contexto y los contornos del análisis que sigue. De todos modos, tampoco hay una estructura simple y mecánica que se repita en cada capítulo. Escoltar barcos mercantes a través de los océanos (capítulo 1) y desembarcar en una costa enemiga (capítulo 4) eran retos militares tan antiguos, y se inspiraban en tantas lecciones y principios de combates del pasado, que estos dos capítulos merecen una introducción histórica más extensa. En cambio, luchar contra las técnicas de guerra acorazada de la Wehrmacht (capítulo 3) y ser abatido en el cielo por cazas enemigos (capítulo 2) eran experiencias tan nuevas que estos dos capítulos comienzan con anécdotas de choques producidos en el mismo año 1943. Por su parte, el capítulo 5 se sitúa más o menos en un punto intermedio. Tratar de determinar cómo mover grandes fuerzas a través del Pacífico a partir de 1941 sin duda exigió nuevas armas y formas de organización, pero este reto operativo había sido sopesado previamente durante dos décadas enteras, y requiere su propia introducción.

En cambio, cada capítulo termina con bastante rapidez después de llegar a junio-julio de 1944. Se examina brevemente cómo los combates llevaron hasta Berlín e Hiroshima, pero los argumentos de este libro finalizan en torno a julio de 1944. Ciertamente, se cambiaron las tornas en aquellos dieciocho meses cruciales de la guerra, y ninguna acción desesperada de Berlín o Tokio podría haber alterado ya el curso de la guerra.

Los autores que escriben libros lo hacen por muchos motivos. En mi caso, el hecho de verme apartado durante largo tiempo de mis investigaciones y escritos, durante la década de 1990, para ayudar a elaborar un estudio de cara a mejorar la eficacia de las Naciones Unidas, probablemente fue la razón de que me interesara más en la idea de las personas que han solucionado problemas a lo largo de la historia.[1] Más tarde, una asignatura sobre gran estrategia que daba todos los años en Yale vino a estimular aún más este interés intelectual. Dicha asignatura es un extraordinario curso de doce meses que examina a los grandes clásicos (Sun Tzu, Tucídides, Maquiavelo, Clausewitz…) junto con una serie de ejemplos históricos de grandes estrategias que salieron bien o mal, y que concluye con un análisis de los problemas del mundo contemporáneo.[2] La justificación pedagógica de tal curso es bastante sólida: si hemos de formar a los futuros líderes de talento en los ámbitos de la política, el ejército, los negocios y la educación, el período de sus vidas en el que son estudiantes universitarios avanzados y de posgrado probablemente constituye el momento óptimo para que afronten intelectualmente textos intemporales y estudios de caso históricos. ¡Muy pocos primeros ministros o altos directivos de empresa tienen demasiado tiempo para estudiar a Tucídides a sus cincuenta o sesenta años!

Pero la enseñanza de la gran estrategia tiene que abordar, por su propia

naturaleza, las cuestiones estratégicas y políticas desde arriba. En consecuencia, lo que ocurre en el nivel intermedio, en el nivel de la puesta en práctica de dichas políticas, a menudo se da por sentado. Los grandes líderes mundiales piden que se haga algo y, *voilà*, eso se hace; o, *voilà*, no se logra llevarlo a cabo. Raras veces investigamos en profundidad la mecánica y la dinámica del éxito y el fracaso estratégicos; sin embargo, es este un ámbito de investigación muy importante, por más que todavía bastante desatendido.[3] Por dar solo unos pocos ejemplos: los historiadores de Europa saben que durante un asombroso período de ochenta años Felipe II de España y sus sucesores trataron de sofocar la revuelta protestante holandesa, a muchos kilómetros al norte de Madrid y separada de la capital por numerosos ríos y cordilleras, pero raras veces indagamos cómo pudo aquella campaña militar llevarse a cabo de manera tan satisfactoria e impresionante a lo largo del denominado «Camino español». Los estudiosos saben también que la marina isabelina británica superaba en capacidad de maniobra y potencia de fuego a la armada española de 1588, mucho más numerosa, pero raramente son conscientes de que solo el drástico rediseño de los galeones de la reina que hiciera sir John Hawkins un decenio antes proporcionó a aquellas naves la velocidad y la potencia de fuego necesarias para ello. Del asombroso crecimiento del imperio británico en el curso de las grandes guerras del siglo XVIII se da cuenta en un buen número de libros, pero por lo general sin explicar hasta qué punto esto fue así gracias a la financiación de los comerciantes de Amsterdam y de otras capitales europeas. Los historiadores nos dirán que, cuando Gran Bretaña declaró la guerra a Alemania en agosto de 1914, de inmediato se dio la alerta militar en los territorios de ese mismo imperio en todo el planeta, pero apenas se habla del asombroso sistema de comunicaciones por cable submarino que transmitió aquella orden.[4] Tanto los grandes estrategas como los líderes y académicos dan muchas cosas por sentadas.

Por la misma regla de tres, los historiadores de la Segunda Guerra Mundial saben también que en enero de 1943, tras el éxito de los desembarcos en el norte de África, Winston Churchill, Franklin Delano Roosevelt y los jefes del Estado Mayor Conjunto se reunieron en Casablanca para decidir sobre el futuro ordenamiento de la guerra, y que de aquellos intensos debates surgieron las directrices tanto políticas como operativas de la futura gran estrategia angloamericana. En el plano político, el enemigo tendría que ofrecer una rendición incondicional. Dado que reconocían a Alemania como el más formidable de sus enemigos, a obtener la victoria en Europa se dedicarían la mayor parte de los recursos, pero el almirante de la flota estadounidense Ernest J. King se aseguró de que esa decisión no excluyera al mismo tiempo las operaciones de respuesta en el Pacífico y Extremo Oriente, por muy ambicioso que eso pudiera parecer. A los aliados rusos habría que darles toda la ayuda posible para oponer resistencia a la guerra relámpago nazi, por más que dicha ayuda no pudiera incluir una asistencia directa en los campos de batalla del frente oriental. A más corto plazo, las flotas, las fuerzas aéreas y los ejércitos occidentales

tendrían que determinar el modo de acometer su triple misión operativa: 1) hacerse con el control de las rutas marítimas atlánticas, de modo que los convoyes que se dirigieran a Gran Bretaña pudieran navegar sin interferencias; 2) lograr el dominio del aire en toda la Europa central y occidental, de modo que el Reino Unido pudiera actuar no solo como rampa de lanzamiento para la invasión del continente, sino también como plataforma para la sistemática destrucción aérea del Tercer Reich, y 3) abrirse paso a través de las playas en poder del Eje y llevar el combate al corazón del territorio europeo. Una vez acordado todo esto, el presidente estadounidense y el primer ministro británico pudieron posar para las fotografías de la conferencia, aprobar esas directrices estratégicas y volver a casa.[5]

También sabemos que, poco más de un año después, todos aquellos objetivos operativos, o bien se habían logrado, o bien estaban a punto de alcanzarse (la parte de la «rendición incondicional» necesitaría otro año más). Se habían tomado el norte de África, luego Sicilia y a continuación toda Italia. La política de rendición incondicional seguía vigente, excepto para dejar al tambaleante imperio de Mussolini fuera de la guerra y neutralizar Italia. El principio de «Alemania primero» se mantenía intacto, y, como era de esperar, Estados Unidos demostró que también era capaz de destinar a la guerra en el Pacífico unos recursos militares tan enormes que la rendición de Japón se produjo solo tres meses después de la caída del Tercer Reich. Se aseguraron las rutas marítimas atlánticas. Se estableció el predominio aéreo en Europa, y con él llegó la creciente campaña de bombardeo estratégico contra la industria, las ciudades y la población alemanas. Se proporcionó más ayuda a Rusia, por más que su fortaleza y sus recursos fueran con mucho la principal razón de su victoria final en el frente oriental. Las fuerzas norteamericanas avanzaron en masa a través del Pacífico. Francia fue finalmente invadida en junio de 1944, y menos de un año después los ejércitos aliados se encontraban a orillas del Elba para celebrar sus respectivas y reñidas victorias en Europa. Lo dispuesto en Casablanca ciertamente había ocurrido, y este libro trata de explicar cómo y por qué.

Como sucede a menudo, las apariencias engañan. No hay ninguna línea causal que conecte el confiado anuncio de Casablanca sobre las estrategias de guerra aliadas y la materialización de estas. Y ello porque la verdad era, lisa y llanamente, que a comienzos de 1943 la Gran Alianza no estaba en posición de poner en práctica aquellos objetivos declarados. De hecho, en muchos de los escenarios bélicos, y especialmente en los cruciales combates por el dominio del mar y el de los cielos, la situación se deterioró en los meses que siguieron a la Conferencia de Casablanca. La victoria final de 1945 casi ha borrado esa realidad, en gran parte del mismo modo que las victorias definitivas sobre Felipe II y Napoleón tendieron a oscurecer lo difíciles que parecieron —y fueron— las cosas para sus adversarios en los años intermedios de los respectivos conflictos.

En la batalla por el control de las rutas marítimas atlánticas —la campaña que Churchill confesó que le dio más motivos de preocupación que ninguna otra en toda la guerra—, las pérdidas de barcos mercantes se intensificaron en los meses inmediatamente posteriores a Casablanca. En marzo de 1943, por ejemplo, los submarinos del almirante Karl Dönitz hundieron 108 buques aliados, con un total de 627.000 toneladas, un índice de pérdidas que horrorizó a los planificadores del Almirantazgo, especialmente habida cuenta de que el verano siguiente habrían de enfrentarse a un número aún mayor de submarinos alemanes. Así, en lugar de que los convoyes proporcionaran fácilmente cantidades masivas de hombres y municiones para abrir un segundo frente, se temía que Gran Bretaña no pudiera obtener el suficiente combustible marítimo comercial para sobrevivir. A menos que se conjurara ese peligro, y mientras no se conjurara, cualquier posible invasión de Europa estaba fuera de lugar.

A lo largo de 1943, las cosas también fueron de mal en peor en la campaña aliada de bombardeos estratégicos sobre Alemania. En el marco de la extraordinaria reorganización de las industrias de guerra alemanas llevada a cabo por Albert Speer, la Luftwaffe duplicó su número de cazas nocturnos. Las famosas incursiones «de los mil bombarderos» del mariscal del aire Arthur «Bombardero» Harris asestaron unos cuantos golpes espectaculares (Colonia, Hamburgo…) a la industria alemana, pero hubo tantos bombarderos de la RAF que resultaron destruidos cuando pasaron a atacar la más distante Berlín, que la fuerza aérea británica llegó al borde de la parálisis. En los 16 ataques aéreos masivos lanzados sobre la capital nazi entre noviembre de 1943 y marzo de 1944, el Mando de Bombardeo perdió 1.047 aviones y otros 1.682 sufrieron daños. Las incursiones diurnas de las Fuerzas Aéreas del Ejército de Estados Unidos (la USAAF)[np2] llevaron a un índice de desgaste por operación aún mayor. En la famosa incursión del 14 de octubre de 1943, por ejemplo, 60 de las 291 fortalezas volantes que atacaron las vitales plantas de rodamientos de Schweinfurt fueron derribadas, y otras 138 resultaron dañadas. Ambas fuerzas aéreas tuvieron que afrontar el sencillo hecho de que el dicho de entreguerras según el cual «los bombarderos siempre se abren paso» era incorrecto. En consecuencia, el dominio aéreo aliado se había convertido en algo tan ilusorio como el dominio del mar. Pero, sin ambos, derrotar a Alemania era imposible.

En cualquier caso, los aliados occidentales no habían resuelto cómo afrontar su tercera tarea militar: cómo desembarcar en una costa que estaba en manos de un enemigo dotado de las capacidades defensivas del «Muro Atlántico», cómo rechazar los inevitables y masivos contraataques acorazados de la Wehrmacht contra las cabezas de puente, y cómo hacer retroceder a dos o tres millones de soldados desde las playas del canal de la Mancha hasta el corazón de Alemania. Los desembarcos en el norte de África que habían precedido a la Conferencia de Casablanca habían sido relativamente fáciles, dado que allí la oposición naval y política de la Francia de Vichy era insignificante, lo que, quizá irónicamente, contribuyó a la confianza

generalizada que rezumaban Roosevelt y Churchill en Casablanca (menos visible en astutos profesionales como Alanbrooke y Eisenhower). Pero desmantelar las fortificaciones alemanas a lo largo de la costa atlántica era un asunto totalmente distinto, como sin duda sabían los jefes del Estado Mayor, dado que la única aventura de tanteo realizada para poner a prueba aquellas defensas —la catastrófica incursión de Dieppe en agosto de 1942— se tradujo en la muerte o la captura de la mayoría de las tropas canadienses allí desplegadas. En consecuencia, la conclusión que extrajeron los planificadores aliados de aquella incursión fue que resultaría prácticamente imposible tomar un puerto enemigo bien defendido. Pero si ese era el caso, ¿adónde exactamente se podrían enviar miles de barcos y se podría desembarcar a millones de hombres? ¿En una playa abierta, azotada por las habituales tormentas atlánticas? También eso parecía poco práctico. Entonces ¿cómo iban los aliados occidentales a invadir Francia con éxito (o, para el caso, a invadir Japón en medio del turbulento oleaje del Pacífico)?

El reto de superar los contraataques alemanes sobre las cabezas de puente plantea otra gran pregunta: ¿cómo se para una guerra relámpago? Por motivos históricos, operativos y técnicos concretos, a finales de la década de 1930 y comienzos de la de 1940 las fuerzas armadas alemanas habían dado con una forma de guerra basada en un armamento variado (tropas de choque, armas ligeras portátiles, unidades de infantería motorizadas, tanques, apoyo aéreo táctico…) que se abría paso rápidamente a través de las defensas de sus adversarios. Así se hizo pedazos a los ejércitos polaco, belga, francés, danés, noruego, yugoslavo y griego. En 1940-1941, el orgulloso ejército británico fue expulsado de Europa (Noruega, Francia, Bélgica, Grecia y Creta) de un modo que no se veía desde que María Tudor perdiera Calais.

En la época de la Conferencia de Casablanca había al menos varias buenas noticias en lo relativo a esta forma de combate. En las lejanas fronteras occidentales de El Cairo, en las inmediaciones de El Alamein, los ejércitos encabezados por los británicos habían parado el avance del carismático general Erwin Rommel, dañado sus unidades militares más importantes y empezado a hacer retroceder a las fuerzas alemanas a lo largo de las costas norteafricanas. Casi al mismo tiempo, la contraofensiva del Ejército Rojo en el sector sur del frente oriental había atascado la brutal e imponente ofensiva alemana en Stalingrado, recuperado la ciudad casa por casa y capturado íntegramente al VI Ejército del general Friedrich Paulus.

Pero el Tercer Reich, conmocionado por estas derrotas en tierra, se sacudió su autocomplacencia y se reorganizó. En 1943 su producción de armamento era más del doble que la de 1941; su producción de aviones ese último año había sido aproximadamente la mitad que la británica, pero en 1943 estaba tomando de nuevo la delantera. Las diversas fuerzas armadas alemanas recibían mejores aviones, mejores tanques y mejores submarinos. La reacción de un preocupado Hitler ante los desembarcos angloamericanos en el norte de África (el 8 de noviembre de 1942) consistió en tomar el control de toda la Francia meridional (Vichy) y llenar Túnez de

divisiones de élite. Mientras los líderes aliados volvían a casa desde Casablanca, las recién llegadas fuerzas de Rommel castigaban a las inexpertas unidades estadounidenses en el paso de Kasserine. Después de Stalingrado, las fuerzas de primera línea del Ejército Rojo habían perdido fuelle, y en febrero y marzo de 1943 los reforzados ejércitos Panzer de Erich von Manstein ya habían debilitado la ofensiva rusa, habían recuperado Járkov y estaban reuniendo una vasta fuerza acorazada para avanzar hacia Kursk en verano. Si, además de eso, Berlín podía seguir interceptando los convoyes atlánticos, destruyendo la ofensiva aérea occidental y negando a los ejércitos angloamericanos la entrada en Francia, entonces presumiblemente podría concentrar una mayor cantidad de sus masivas fuerzas en el frente oriental, quizá hasta que incluso Iósiv Stalin admitiera la necesidad de llegar a un acuerdo.

Otro importante reto operativo era la tarea de garantizar la derrota de Japón. Esta iba a ser claramente una tarea estadounidense, si no de manera exclusiva, sí en su mayor parte. Desde luego, las tropas británicas e indobritánicas tratarían de recuperar Birmania, Tailandia y Malasia, y las divisiones australianas se unirían a Douglas MacArthur para tomar Nueva Guinea y continuar luego hacia las Filipinas. Pero la ruta operativa más sensata era en realidad evitar las junglas de Nueva Guinea, Birmania e Indochina, y, en cambio, avanzar a través del Pacífico central directamente hacia el oeste pasando de Hawái a las Filipinas, luego a China y por último a Japón. Varios oficiales estadounidenses innovadores habían acariciado la idea de ejecutar este «Plan de Guerra Naranja» durante los años de entreguerras, y sobre el papel parecía de lo más prometedor; al fin y al cabo, fue el único plan de campaña que no hubo de ser descartado o enmendado de arriba abajo como consecuencia de los grandes éxitos del Eje en 1939-1942.

El problema, una vez más, como en el caso de la invasión de Francia, era siempre de índole práctica. Exactamente, ¿cómo se desembarca en un atolón de coral, cuyas aguas costeras están plagadas de minas y obstáculos, cuyas playas están infestadas de trampas explosivas y donde el enemigo se esconde en profundos búnkeres? Todavía en noviembre de 1943, el Mando del Pacífico Central inició su anhelada ofensiva con un ataque lanzado por una fuerza aplastante contra la guarnición japonesa que defendía Tarawa, en las islas Gilbert. No cabía dudar del resultado, puesto que el Cuartel General Imperial había decidido que las Gilbert quedaban fuera de su «esfera de defensa nacional absoluta» en el Pacífico y la guarnición contaba solo con tres mil hombres; pero las bajas entre los marines estadounidenses atrapados bajo el fuego graneado en los arrecifes de coral periféricos conmocionaron a la opinión pública de su país. De cualquier forma que se cruzara del Pacífico, la perspectiva era desalentadora. Estuvo muy bien que el general MacArthur, con sus dotes para la publicidad, les prometiera «volveré» a los filipinos cuando se marchó a comienzos de 1942, pero la guarnición japonesa en aquellas islas ascendía ahora a 270.000 hombres, ninguno de los cuales se rendiría. ¿Cuánto tiempo, entonces, haría falta para

llegar a las propias costas de Japón? ¿Cinco años? ¿Y a qué precio, si las guarniciones enemigas en las Filipinas eran veinte o cincuenta veces más numerosas que las de Tarawa?

Había, pues, una lista realmente desalentadora de dificultades que la Gran Alianza debía superar, una lista que resultaba aún más formidable debido a que casi todos esos desafíos no eran totalmente independientes, sino que dependían de los progresos que se hicieran en otras partes. Avanzar por las islas del Pacífico, por ejemplo, requería primero obtener el dominio del mar, y ello, a su vez, dependía del dominio aéreo y luego de la construcción de gigantescas bases en lo más alto de las exiguas islas de coral; y un gran desastre en el Atlántico o en Europa habría producido peticiones urgentes de reasignación de los recursos estadounidenses del Pacífico a dichos teatros de operaciones (además de una fuerte disputa entre los jefes del Estado Mayor). Invadir Francia era imposible mientras no se eliminara la amenaza de los submarinos alemanes a los convoyes atlánticos. Solo cuando los astilleros aliados pudieran producir un número suficiente de los nuevos y singulares buques de asalto para superar los obstáculos y abrirse paso hasta la costa, podría producirse una invasión marítima en cualquiera de los teatros de operaciones. Aunque Stalin nunca lo admitiría, los éxitos del Ejército Rojo en el campo de batalla contaron con una ayuda significativa en el hecho de que la campaña angloamericana de bombardeo estratégico obligara a Alemania a reasignar enormes cantidades de efectivos a los programas de defensa antiaérea, control civil y reconstrucción de emergencia necesarios para mantener en pie al Tercer Reich. Los vitales camiones Dodge y Studebaker, la principal herramienta de las divisiones soviéticas en su avance hacia el oeste, no podían ser transportados desde Estados Unidos a Rusia a menos que la Marina Real británica preservara las vías de comunicación marítimas. Y, a la inversa, es difícil ver cómo los ejércitos angloamericanos podrían haber hecho algún progreso en absoluto en el oeste si en el este no se hubiera inmovilizado (y diezmado) a montones de curtidas divisiones de la Wehrmacht. En suma: mientras que una ventaja obtenida por los aliados podía ayudar a las campañas realizadas en otras partes, una derrota seria podía reducir las posibilidades de que se alcanzaran otros objetivos.

Sorprendentemente, los cinco retos mencionados —distintos, aunque interconectados— fueron superados entre comienzos de 1943 y el verano de 1944; aproximadamente, entre Casablanca y el cuádruple éxito de Normandía, la caída de Roma, los desembarcos de las Marianas en el Pacífico central y la Operación Bagratión en el frente oriental. Algunos problemas estratégicos (el control aéreo de Alemania, el avance de isla en isla a través del Pacífico) necesitaron más tiempo que otros (controlar las rutas marítimas atlánticas, frenar la guerra relámpago), pero en el plazo de algo así como diecisiete meses cambió el rumbo del mayor conflicto conocido de la historia.

¿Por qué fue así y cómo ocurrió? Una respuesta viene de inmediato a la mente, la de que las naciones agresoras fascistas fueron bastante temerarias al atacar al resto

del mundo. Gracias a su acumulación de armamento en la década de 1930, las potencias del Eje obtuvieron amplios e imponentes éxitos, pero no fueron capaces de derrotar a ninguno de sus tres grandes enemigos. Cuando el resto del mundo se recobró de aquellos varapalos, se dedicó a aplicar de manera constante sus recursos, mucho mayores, recuperó el terreno perdido y alcanzó la victoria final.[np3]

Pero hay aún otro punto igualmente importante que hay que examinar, a saber: exactamente, ¿cómo se recobraron y recuperaron los aliados el terreno perdido? Las capacidades productivas relativas de cada bando en 1943-1944 ciertamente apuntan a los probables vencedores. Pero ¿y si los submarinos alemanes no hubieran sido derrotados en el verano de 1943, o si la Luftwaffe no hubiera sido destruida a principios de 1944, o si el Ejército Rojo no hubiera encontrado la forma de frenar a los Panzer alemanes? ¿Y si las legendarias armas responsables del «cambio de rumbo» del conflicto, como el caza de largo alcance y el radar miniaturizado —cuya llegada a los campos de batalla en 1943-1944 parecen dar por sentada la mayoría de historiadores—, no hubieran entrado en juego en el momento en que lo hicieron, o no hubieran sido desarrolladas en absoluto?

Como mínimo, todo esto sugiere que las «inevitables» victorias aliadas podrían haberse producido mucho después de mayo y agosto de 1945, y que habrían ido acompañadas de pérdidas mucho más elevadas en el campo de batalla. La historia de la segunda mitad de la Segunda Guerra Mundial presumiblemente habría sido muy distinta de como la vemos hoy. Lo que aquí analizamos es, pues, un rompecabezas común: ¿cómo se alcanzan los objetivos estratégicos cuando se poseen considerables recursos pero no se tienen a mano, o al menos no todavía, los instrumentos y organizaciones necesarios?

Esta es la historia, pues, de ese cambio de rumbo estratégico, operativo y táctico acaecido entre comienzos de 1943 y mediados de 1944. Desde un primer momento resultó evidente que la investigación aquí propuesta tenía que descender desde las declaraciones de los jefes del Estado Mayor Conjunto hasta un análisis detallado del proceso de puesta en práctica de las misiones anunciadas. Se podía afirmar que eliminar la amenaza de los submarinos alemanes era crucial, pero ¿qué había que hacer realmente para erradicarla? Asimismo, sin duda era magnífico (y muy diplomático) que Washington y Londres le aseguraran a un irritado Stalin durante 1942 y 1943 que pronto se abriría un segundo frente en Francia. Pero ¿cómo? Ciertos individuos y ciertas organizaciones tenían que responder a esas preguntas; eran ellos quienes debían resolver esos problemas y, así, hacer viables los esfuerzos de millones de soldados, marineros y aviadores aliados.

Es aquí donde el presente trabajo puede distinguirse de otros, puesto que trata de contar la historia de tales individuos y organizaciones, no solo de un modo anecdótico, romántico o entusiasta de la historia militar, sino como una parte clave en

la comprensión de ese todo más amplio que es la epopeya de cómo se alteró el curso de la guerra. Muchos lectores tendrán cierto conocimiento de la historia del equipo de descifre Ultra en Bletchley Park y sus homólogos en el Pacífico. Algunos conocerán la historia —relatada en la película *Misión de valientes*— de cómo Barnes Wallis inventó las bombas de rebote que volaron las presas del valle del Ruhr. Solo unos pocos estarán familiarizados con la creación por parte del excéntrico Percy Hobart de los insólitos tanques que el Día D fueron capaces de abrirse camino directamente a través de los campos de minas y las alambradas de la costa, o con los individuos que diseñaron los puertos Mulberry. Muy pocos lectores occidentales tendrán idea de las renombradas capacidades, realmente tremendas, del tanque T-34, o sabrán del papel extremadamente importante del armamento antitanque del Ejército Rojo. Y solo algunos entenderán la trascendencia del magnetrón, o por qué montar un motor Rolls-Royce Merlin 61 en el caza Mustang P-51, más bien flojo, supuso un paso tan crucial, o la importancia de la extraordinaria trayectoria profesional del fundador de los Seabees de la marina estadounidense. Gran parte de ese folclore de la Segunda Guerra Mundial resulta fascinante en sí mismo para quienes conocen estas historias. Pero lo que importa señalar aquí es que raras veces —por no decir ninguna— hemos tratado de adoptar cierta perspectiva y entender cómo el trabajo de esas personas salió a la luz, se desarrolló y luego fue vinculado a los problemas más inmediatos, o de apreciar cómo esas diversas y excéntricas piezas del rompecabezas encajaron en el todo.[6]

Este libro pretende, a través de los capítulos que siguen, contribuir a esa comprensión. En muchos aspectos, representa un retorno a las investigaciones y los textos expuestos hace unos cuarenta años en la *Historia de la Segunda Guerra Mundial* de sir Basil Liddell Hart, aunque esta vez espero ver a través del cristal con más claridad que por entonces.[np4] Aun así, el presente estudio no se ha concebido como una forma de peregrinación personal, sino más bien como un esfuerzo por ampliar el debate en torno a la toma de decisiones y la resolución de problemas en la historia. Parece un relato que vale la pena narrar. Y si es así, constituirá un modo de indagación que quizá valga la pena aplicar en otros ámbitos.

Hay un flujo y reflujo en los asuntos de los hombres,
que, si se toma en la subida, lleva a la fortuna,
y si se descuida, toda la travesía de la vida
queda encallada en bajíos y en miserias.
En un mar así flotamos ahora,
y debemos aprovechar la corriente cuando nos ayuda,
o perder nuestra carga.

WILLIAM SHAKESPEARE, *Julio César*
acto IV, escena II[np5]

1

Cómo escoltar convoyes a través del Atlántico

> Este fue el marco creado por Alemania para destinar a la lucha en el Atlántico la mayor fuerza posible… Estaba claro para ambos bandos que los submarinos y las escoltas de los convoyes pronto se verían enzarzados en una serie de combates mortíferos y despiadados, en los que no se esperaría ninguna clemencia y se mostraría poca. Tampoco una sola batalla, o una semana o un mes de lucha, zanjarían la cuestión. Esta se decidiría en función de qué bando fuera capaz de resistir más; en función de si el aguante y la fortaleza de ánimo de las tripulaciones de los buques y aviones de escolta aliados, observando y escuchando constantemente al enemigo oculto, superaban la voluntad de las tripulaciones de los submarinos, acechando en la oscuridad o en las profundidades, temiendo la detección implacable del sonar, el ojo invisible del radar y el estallido de las cargas de profundidad. Dependía de si los hombres de la marina mercante, de por sí casi impotentes para defender sus preciosas cargas de combustible, municiones y alimentos, podían soportar la tensión de esperar día tras día y noche tras noche, durante las largas y lentas travesías, la desgarradora detonación de los torpedos, que podían enviar sus barcos al fondo del océano en cuestión de segundos, o hacer explotar sus cargamentos en una abrasadora lengua de fuego de la que no habría escapatoria. Era esta una batalla entrehombres, ayudados sin duda por todos los instrumentos y mecanismos que la ciencia podía proporcionar, pero, aun así, una batalla que decidirían la habilidad y resistencia de los hombres, y la intensidad del propósito moral que les inspiraba. En toda la larga historia de la guerra en el mar no ha habido equivalente alguno a esta batalla, cuyo campo eran miles de millas cuadradas de océano, y a la que no podía ponerse límite alguno de tiempo o espacio
>
> STEPHEN W. ROSKILL, *The War at Sea, 1939-1945*

Cuando Churchill y Roosevelt realizaron su viaje de ida y vuelta a Casablanca en enero de 1943, el Atlántico Norte se vio afectado por uno de los temporales más violentos que cualquier marinero experimentado pudiera recordar. Durante una gran parte de diciembre y enero, enormes tormentas obstaculizaron la actividad naval y aérea. Los barcos mercantes, azotados por olas gigantescas, veían cómo sus pesados cargamentos se soltaban de sus puntos de anclaje y se deslizaban de un lado a otro por el interior de los cascos. Los buques de escolta más pequeños, como las corbetas, eran zarandeados como tapones de corcho. Los barcos de guerra con obra muerta más pesada y torretas se balanceaban de un lado a otro. Los submarinos alemanes, cuando emergían, no podían ver nada a través de las olas de decenas de metros, y ansiaban sumergirse de nuevo en aguas más tranquilas o dirigirse hacia el sur. Cientos, quizá miles de marineros resultaron heridos, y no fueron pocos los que murieron por accidentes o se vieron arrastrados por la borda. En algunos casos extremos, el comandante de un convoy se vio obligado a ordenar la vuelta a la base, o, cuando menos, a enviar de regreso a los barcos dañados. El general sir Alan Brooke (más tarde barón Alanbrooke)[np6] escribe en su diario que él, los otros jefes del Estado Mayor británico y el propio Churchill hubieron de modificar una y otra vez sus planes de vuelo (o de navegación de superficie) de Londres a Casablanca.

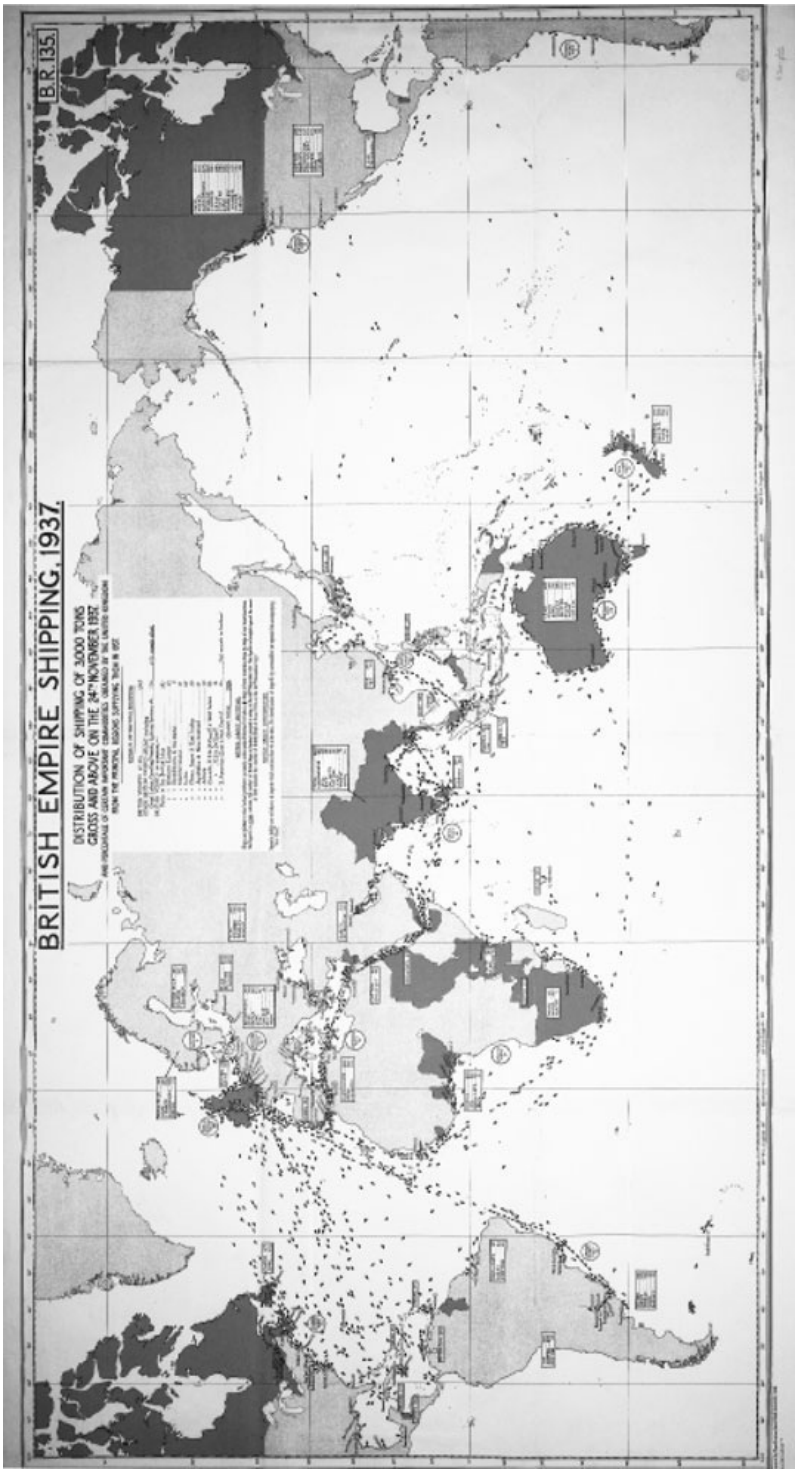
El resultado, lógicamente, fue que la actividad de los convoyes en las rutas del Atlántico Norte azotadas por las tormentas fue mucho menor de lo normal en aquellos meses de pleno invierno. Pero, independientemente de esta perturbación

física, hubo una segunda razón, menos dramática, por la que el tráfico regular de convoyes descendió en ese período. La propia Operación Antorcha exigió un vasto número de escoltas para ayudar en la ocupación de Marruecos y Argelia, dos estados del régimen de Vichy —la marina británica aportó 160 buques de guerra de varios tipos—, y, en consecuencia, los convoyes de Gibraltar, Sierra Leona y el Ártico hubieron de ser temporalmente suspendidos.[1] Dado que los barcos aliados que transportaban tropas, material de desembarco y provisiones urgentes estaban obligados a disponer del mayor nivel de protección naval, y que el Eje estaba mal preparado para la invasión de la Operación Antorcha debido a su obsesión con el frente oriental y Egipto, apenas resulta sorprendente que las fuerzas invasoras se encontraran con poca o ninguna oposición de los submarinos alemanes en las costas del norte de África.

La otra consecuencia comprensible fue que las pérdidas aliadas por los ataques de submarinos enemigos cayeron drásticamente a mediados de invierno. Si ya de entrada hubo menos convoyes atlánticos en el mar, los que zarparon, mientras fueron azotados por tormentas, a menudo se vieron a la vez protegidos por esas mismas pésimas condiciones meteorológicas. Algunos fueron desviados más al norte en una especie de navegación ortodrómica, asumiendo el riesgo de sufrir daños físicos a causa de los témpanos de hielo a cambio de alejarse de las flotillas de submarinos alemanes. La cifra mensual de pérdidas de barcos del Almirantazgo reflejaba muy bien este drástico descenso. Así, por ejemplo, en noviembre de 1942 los aliados perdieron 119 barcos mercantes, con un total de 729.000 toneladas, y aunque muchos de esos buques fueron hundidos en aguas más distantes, en las costas de Sudamérica, aquellas líneas de suministro también formaban parte de un esfuerzo conjunto que aspiraba a sostener y reforzar el poder angloamericano en las islas Británicas. El hundimiento de los petroleros británicos procedentes de Trinidad podía perjudicar, como resultado, la concentración de grupos de bombarderos estadounidenses en Anglia Oriental; todo dependía del dominio de los mares.

Debido al mal tiempo, los hundimientos realizados por submarinos alemanes en diciembre y enero descendieron a solo 200.000 toneladas de barcos aliados, la mayor parte también en rutas más meridionales (por ejemplo, de Trinidad a Gibraltar para abastecer a los ejércitos de la Operación Antorcha). Pero, por las razones ya explicadas, las cifras de aquellos meses fueron excepcionales, y así, cuando el primer ministro británico y el presidente estadounidense se reunieron en Casablanca, no se hacían ilusiones en cuanto a lo grave que se había vuelto la crisis relativa a la pérdida de barcos. A lo largo de 1942, las flotas mercantes aliadas habían perdido la abrumadora cifra de 7,8 millones de toneladas, casi 6,3 millones de las cuales habían sido hundidas por aquella arma tan formidable que era el submarino alemán. Los asombrosos astilleros de producción en serie estadounidenses seguían funcionando a plena potencia, pero incluso su producción de 1942 (alrededor de 7 millones de toneladas) significaba que el total de la capacidad de transporte aliada disponible

había disminuido en términos absolutos, y ahora tenían que hacer frente a las demandas, aún mayores, de la guerra del Pacífico. A principios de 1943, pues, las importaciones británicas se habían reducido una tercera parte en comparación con las de 1939, y los camiones y aviones desmontados y transportados en cajas del ejército estadounidense competían ahora con los alimentos, los minerales y el petróleo coloniales por el espacio de carga en los amenazados buques mercantes. Este sombrío hecho hacía peligrar toda la estrategia bélica europea. Amenazaba el esfuerzo de guerra británico, y, si las cosas empeoraban, amenazaba también con provocar una grave desnutrición a los isleños. Las fuertes pérdidas sufridas por los petroleros significaban que en los tanques de almacenaje británicos solo quedaba combustible para dos o tres meses, pero ¿cómo podía el país luchar, o vivir, sin combustible? La crisis amenazaba asimismo a los convoyes árticos destinados a ayudar a Rusia y a los convoyes mediterráneos destinados a ayudar a Malta y Egipto. Amenazaba, por extensión, a toda la campaña egipcia, puesto que Gran Bretaña difícilmente podía enviar refuerzos militares a Suez a través de Sierra Leona y el cabo de Buena Esperanza si se rompían sus propias vías de suministro. Incluso amenazaba con causar malestar en aquellas partes de África oriental y la India que habían pasado a depender de las importaciones marítimas de alimentos. Y, por último, amenazaba por completo los requisitos previos a la Operación Bolero (más tarde rebautizada como Operación Overlord), que exigía una rápida y masiva acumulación de efectivos del ejército y las fuerzas aéreas estadounidenses en las islas Británicas en preparación para la apertura de un segundo frente en Europa; habría sido irónico enviar dos mil bombarderos pesados y millones de soldados norteamericanos a Inglaterra solo para encontrarse con que no tenían combustible. Más tarde, Churchill afirmaría en sus memorias que, de todos los combates de la guerra, la batalla del Atlántico fue la que más preocupación le causó; si se perdía, también podría fracasar la apuesta realizada en 1940 por los británicos por continuar la lucha.



UBICACIÓN DE LOS BARCOS MERCANTES DEL IMPERIO BRITÁNICO, NOVIEMBRE DE 1937

Un maravilloso mapa de dispersión que muestra la enormidad y vulnerabilidad de la flota mercante del imperio británico en todo el planeta; nótese la importancia de la ruta mediterránea, el masivo intercambio comercial con el Caribe y Sudamérica, y la relevancia estratégica de Freetown (la capital de Sierra Leona) y Gibraltar. Este sistema tan disperso no podía soportar los estragos causados por los ataques de los aviones y los submarinos alemanes.

Asimismo, aunque el Almirantazgo no tuviera la cifra exacta del total de submarinos enemigos, dicho número parecía ser espantosamente elevado. A lo largo de 1942, los barcos de guerra y aviones aliados habían destruido 87 submarinos alemanes y 22 italianos. Pero el Tercer Reich también aumentaba su producción de guerra, y, durante ese año, todos los meses había estado añadiendo 17 nuevos submarinosal total. Hacia finales de 1942, pues, Dönitz contaba con un total de 212 submarinos operativos (de un total de 393, ya que muchos de ellos se estaban preparando, se destinaban a entrenar a nuevas tripulaciones o se les estaban instalando nuevos equipos), un número considerablemente mayor que las 91 naves operativas de las que disponía (de un total de 249) a comienzos de aquel año.[2] Aunque la victoria en la Segunda Guerra Mundial se iba a ver críticamente afectada por la capacidad inventiva, la tecnología y el nivel de organización de cada bando, y no solo por las meras cifras, era innegable que los númerostambién contaban. Así, en la época de la Conferencia de Casablanca parecía que los alemanes estaban teniendo más éxito en hundir buques mercantes aliados que las fuerzas angloamericanas en hundir submarinos alemanes. Y lo que era aún peor: cada vez había más y más submarinos alemanes que entraban en liza.

Así pues, en los meses siguientes la pesadilla del primer ministro británico pareció hacerse realidad. Cuando llegaron marzo y abril de 1943 y el tráfico de convoyes a las islas Británicas se reanudó a un ritmo aún mayor, también lo hicieron las pérdidas de barcos mercantes. La cifra de febrero duplicó la del mes anterior, y en marzo los aliados perdieron 108 barcos, con un total de 627.000 toneladas, lo que lo convirtió en el tercer peor mes de la guerra según las estadísticas oficiales. Es más: casi las dos terceras partes de aquellos barcos fueron hundidos navegando en convoy; ya no se trataba solo del acierto de los submarinos alemanes a la hora de escoger mercantes solitarios en las iluminadas costas de América a comienzos de 1942, o de las casi igualmente fáciles incursiones realizadas en las rutas marítimas aliadas del Atlántico Sur. Lo que resultaba también verdaderamente alarmante era el hecho de que las pérdidas se habían producido principalmente a lo largo de la ruta de convoyes más importante de todas, la que iba de Nueva York y Halifax a los puertos de Glasgow y Liverpool. Entre el 16 y el 20 de marzo, en el que sería el mayor choque de toda la batalla del Atlántico, Dönitz lanzó nada menos que 40 submarinos contra los convoyes HX 229 y SC 122, que navegaban rumbo al este. Este épico combate se analizará con mayor detalle más adelante, pero en cualquier caso el resultado fue terrible para los aliados: resultaron hundidos 21 barcos mercantes, con un total de 141.000 toneladas, frente a la pérdida de un solo submarino alemán. Según la versión que daría más tarde el propio Almirantazgo británico, «los alemanes nunca estuvieron tan cerca de interrumpir las comunicaciones entre el Nuevo y el Viejo Mundo como en los primeros veinte días de marzo de 1943».[3] Este nivel cada vez mayor de pérdidas sugería, entre otras cosas, que la propia idea del convoy como el mejor

medio de defender el comercio marítimo estaba en entredicho.

EL CONTEXTO ESTRATÉGICO Y OPERATIVO

Los problemas del Almirantazgo británico no eran nada nuevo en los anales de la guerra naval. La protección de los barcos que transportan productos por mar frente a un ataque hostil constituye uno de los problemas más antiguos en la historia de la guerra y la paz. Ya en el apogeo del imperio romano, los comerciantes y cónsules de Sicilia y el norte de África se quejaban de los estragos que causaban los piratas en el comercio de cereales, vino y aceite de oliva. Mil quinientos años después, los comandantes españoles montaban en cólera ante el pillaje al que holandeses e ingleses sometían a sus galeones cargados con plata y preciadas especias, y, solo una generación o dos más tarde, los holandeses veían como su comercio de larga distancia con las Indias Orientales era objeto de los asaltos de franceses e ingleses en el mar. La era de la expansión europea y, luego, de la revolución comercial (entre los siglos XVI y XVIII) había transportado cantidades aún mayores de riqueza nacional por precarias rutas marítimas. En tiempos de Carlomagno, la dependencia de gobernantes y pueblos del dominio del mar era insignificante, pero en la época, pongamos por caso, de la guerra de los Siete Años (1756-1763) había pasado a resultar crucial tanto en el Atlántico como en el Índico, al menos para todas las economías avanzadas. Si una nación de Europa occidental perdía el control de las rutas comerciales, lo más probable era que también acabara por perder —o, cuando menos, por no ganar— la propia guerra. Este era el mensaje de la obra clásica *The Influence of Sea Power upon History* («Influencia del poder naval en la historia») (1890), escrita por el historiador naval estadounidense Alfred Thayer Mahan.

Las ideas de Mahan influyeron en los ministerios de Marina de Gran Bretaña, Alemania, Japón y Estados Unidos y en la armada de muchos otros países de menor envergadura. La idea clave era que el único modo de obtener el dominio de los mares era disponiendo de la flota de guerra más poderosa, una que fuera capaz de aplastar a todos los rivales. Otras formas menores de guerra naval, como las incursiones contra el comercio enemigo y las operaciones con cruceros y torpederos —la denominada *guerre de course*, o «guerra del corso»—, no contaban demasiado, puesto que no ganaban las conflagraciones. Es cierto que durante las guerras napoleónicas los franceses habían capturado a muchos mercantes británicos que navegaban por cuenta propia, pero una vez que estos últimos se organizaron en convoyes y dispusieron de una escolta de barcos de guerra, las rutas marítimas quedaron aseguradas tras las flotas reunidas por Nelson. Esa misma verdad se puso de relieve, aunque con un gran coste, en la Primera Guerra Mundial. Durante tres años, y a pesar de que la Gran Flota tenía el dominio del mar, los barcos mercantes aliados que navegaban en solitario fueron liquidados en un número cada vez mayor por los submarinos alemanes. Cuando, en 1917, el Almirantazgo fue obligado de nuevo por el gobierno

británico a volver al sistema de convoyes, las pérdidas a manos de los submarinos enemigos descendieron drásticamente. Al poco tiempo, además, los barcos de guerra aliados pasaron a estar equipados con el ASDIC (la primera versión del sonar), de modo que por primera vez eran capaces de detectar un objeto sólido bajo el agua. Si se lograba el dominio del mar en la superficie, se argumentaba, se controlarían también las aguas de debajo, y un submarino sería tan reconocible como lo habían sido las velas de una fragata francesa 150 años antes. Tal era el supuesto predominante en los estados mayores navales en los años posteriores al Tratado de Versalles de 1919. Los convoyes, más el sonar, eran la solución.[4]

Antes de pasar a examinar cómo y por qué aquel supuesto se vio cuestionado por la renovada amenaza de los submarinos alemanes durante la primera mitad de la Segunda Guerra Mundial, hay que considerar también un par de supuestos estratégico-operativos muy importantes, por más que contrapuestos. El primero de ellos, raras veces expresado, era que en realidad no hacía falta hundir a las naves hostiles, ya fueran de superficie o submarinas, para ganar la guerra marítima. Con tal de que la marina británica pudiera conducir sin pérdidas a un grupo de cincuenta buques mercantes, pongamos por caso, de Halifax a Liverpool, había ganado. La estrategia general aliada era mantener a Gran Bretaña en liza y luego utilizarla como trampolín para una invasión a gran escala de Europa occidental. Así, si cada convoy transatlántico (y de Sudamérica, Sierra Leona y Sudáfrica) lograba llegar a puerto sano y salvo sin tropezarse nunca con submarinos alemanes, eso significaba que la guerra se estaba ganando, barco a barco, cargamento a cargamento. Incluso en el caso de que las escoltas del convoy hubieran de hacer frente a un grave ataque submarino pero lograran repeler a los atacantes, todo iba bien. La tarea del pastor era proteger a las ovejas, no matar a los lobos.

El argumento contrario era que precisamente liquidar a los lobos había de constituir la esencia de la estrategia marítima aliada. También este tenía su propia lógica: si la amenaza a las rutas marítimas podía ser eliminada por la fuerza, sería perfecto, y uno de los objetivos bélicos de Casablanca podría por fin ser puesto en práctica. En el lenguaje actual diríamos que las autoridades vigentes no pueden esperar a que los terroristas ataquen el sistema internacional, sino que tienen que arrancar de raíz el terrorismo. En términos marítimos, pues, una marina encargada de proteger a sus barcos mercantes, o bien iba directamente a la caza de los submarinos, o bien —una táctica aún más audaz— simplemente conducía a sus convoyes a través de aguas infestadas de submarinos y, de ese modo, obligaba a estos a luchar y perecer.

La primera de estas dos estrategias de convoyes era claramente defensiva; la segunda (ya fuera ir a la caza de submarinos o forzar a los convoyes a pasar entre estos) era —igual de claramente— ofensiva. Conviene destacar que ambas visiones implicaban una compleja e interdependiente relación a tres bandas entre los barcos mercantes, los submarinos alemanes y las escoltas navales y aéreas, algo no muy

distinto del juego infantil de piedra, papel o tijera. Si los convoyes podían evitar el combate o lograban derrotar a los submarinos, un tanto para ellos; si los submarinos podían acceder a los convoyes sin ser destruidos por las escoltas, un tanto para ellos, y si las escoltas lograban destruir los suficientes submarinos, un tanto para ellas.

Sin embargo, en el inhóspito mundo del Atlántico Norte del período 1939-1943, ni una estrategia operativa aliada defensiva ni una ofensiva eran posibles por sí solas. El avance habría de lograrse por una combinación de ambas opciones en función de los altibajos de lo que resultaría ser la campaña más larga de toda la Segunda Guerra Mundial. Y esta era, geopolíticamente, la ruta marítima más importante del mundo. Desde luego, las otras rutas comerciales aliadas también eran importantes, y todas ellas afrontaban las mismas dificultades operativas y logísticas, o a veces (como en el caso de los convoyes árticos) incluso mayores. Pero la seguridad marítima a través del Atlántico era la base de toda la gran estrategia angloamericana en el escenario europeo. Si echamos un vistazo a los demás capítulos de este libro, veremos que merece la pena replantear numerosas interconexiones. Ganar esta batalla en el Atlántico preservó la propia base militar-industrial británica, de considerable envergadura. Gran Bretaña fue también el insumergible portaaviones de las campañas de bombardeo estratégico aliadas, y el trampolín para la invasión final de Europa occidental. Asimismo, Gran Bretaña fue el puerto de salida de la mayor parte de los convoyes que se dirigieron al norte de Rusia y el Mediterráneo, y fue el origen de los numerosos convoyes de transporte de tropas que Churchill, a través del cabo de Buena Esperanza, envió a Montgomery en Egipto y Oriente Próximo. El control del Atlántico era la tabla de salvación de los planes de los aliados occidentales para derrotar a Italia y Alemania.

La cadena lógica «de arriba abajo» de la gran estrategia aliada aparece aquí también excepcionalmente clara, en un excelente ejemplo del concepto de Millett y Murray acerca de los múltiples niveles a los que está asociada la «eficacia militar».[5] El objetivopolítico era la derrota incondicional del enemigo y el retorno a un mundo de paz y orden.La estrategia para lograr ese objetivo era ganar la guerra al enemigo por todos los medios disponibles (aéreos, terrestres, navales, económicos y diplomáticos). Ello requería éxitos decisivos a niveloperativo, y en todos los ámbitos que se tratan en los capítulos de este libro. Sería una necedad ponerse a discutir sobre cuáles de aquellas esferas operativas eran más importantes que otras (por más que los jefes del Estado Mayor Conjunto tuvieran que hacerlo a la hora de debatir sobre la asignación de recursos); todas ellas formaban parte de la gran estrategia aliada. Lo que resulta indiscutible, sin embargo, es que si los británicos, los estadounidenses y sus aliados menores habían de reconquistar Europa y liberarla del fascismo, ante todo debían lograr el dominio de las aguas atlánticas.

Pero el control de esa ruta vital venía en sí mismo determinado, en última instancia, por una serie de factores técnicos y tácticos clave. En otras palabras, hay también en esta historia un claro ejemplo de una cadena lógica «de abajo arriba».

Cada barco mercante que fue preservado y cada submarino que fue hundido por las escoltas aliadas contribuyó directamente al índice de relativo éxito de cada convoy. Por su parte, los índices de éxito táctico de cada convoy concreto contribuyeron a los importantísimos tonelajes mensuales totales, y dichos tonelajes mensuales totales eran el barómetro que indicaba quién estaba ganando o perdiendo la batalla del Atlántico. Aquella batalla operativa, como ya hemos argumentado, fue la clave de la victoria en Europa occidental y el Mediterráneo. Y ganar allí era una parte de la tríada estratégica formada por la victoria en el oeste, la victoria en el este (esto es, en el frente oriental) y la victoria en el Pacífico y Extremo Oriente.

La batalla del Atlántico fue una competición operativa y táctica que dependió de muchos factores. El primero de ellos, del que se derivaron todos los demás, fue la posesión de una organización eficiente y dotada de autoridad. Este era un punto tan básico que a menudo se da por sentado; sin embargo, tras una breve reflexión resulta obvio lo importantes que fueron las estructuras de mando, las líneas de información y la integración de los distintos sistemas bélicos. Ambos bandos se beneficiaron enormemente, desde luego, de las experiencias de la épica campaña del Atlántico durante la Primera Guerra Mundial y de las lecciones que a partir de 1919 se inspiraron en ellas. Por lo que se refiere a la simplicidad de mando, Dönitz lo tuvo más fácil, puesto que el servicio de submarinos estaba separado de la marina de superficie alemana, y las cosas aún se le pondrían más fáciles cuando el fracaso del intento de destruir un convoy ártico en los últimos días de 1942 por parte de una escuadra de barcos pesados provocó que Hitler montara en cólera y condujo a que el gran almirante Erich Raeder fuera reemplazado como comandante en jefe de toda la marina por el propio Dönitz a finales de enero de 1943. Dönitz decidió permanecer al mando de los submarinos a fin de mantener el control de las operaciones submarinas, y es evidente que le resultó mucho más fácil obtener el apoyo del Führer que a su predecesor. Eso no significa que no tuviera sus disputas en el plano organizativo. Había una lucha constante por obtener el material de guerra necesario (acero, rodamientos, material eléctrico, armamento antiaéreo…) frente a las enormes demandas de la Wehrmacht y la Luftwaffe. Y, como veremos, Dönitz tuvo grandes dificultades para conseguir apoyo aéreo para sus barcos. Sin embargo, era una enorme ventaja tener a una autoridad única y con gran experiencia dirigiendo toda la campaña submarina.

La historia organizativa del bando aliado fue mucho menos definida. Durante los años de la neutralidad estadounidense, en realidad había sido más sencilla. Asegurarse el dominio del mar era la responsabilidad tradicional del Almirantazgo británico de Whitehall, que luego delegó la defensa de los convoyes atlánticos en una autoridad concreta, el Mando de los Accesos Occidentales,[np7] con sede en Liverpool. En la época en la que se inicia nuestro análisis, su jefe era el formidable almirante sir Max Horton, al igual que Dönitz, un hombre de gran experiencia que veinticinco años antes había sido comandante de submarino. La Marina Real

canadiense, mucho más pequeña, y que operaba en puertos como San Juan de Terranova y Halifax, podía encajar, como en el pasado, en lo que era esencialmente una estructura de mando imperial británica. Pero no cabe duda de que eso no podía aplicarse a la marina estadounidense cuando esta entró en el conflicto, en diciembre de 1941. El almirante King era conocido por su acusada susceptibilidad hacia los británicos, y aunque podía pensarse que Estados Unidos tenía tanto trabajo que hacer en la gigantesca guerra del Pacífico que podría encontrar aceptable dejar que algunos de sus barcos de guerra operaran en el Atlántico bajo una estructura de mando anglocanadiense, eso no ocurrió fácilmente. En cualquier caso, durante una gran parte de 1942 el mayor desafío de los submarinos alemanes se había producido en las propias aguas de Norteamérica, en su costa este, y más al sur, en las rutas caribeñas; era evidente que allí la marina estadounidense había de desempeñar un papel central. Así, pese a todas las clases de la Academia Naval sobre las ventajas de tener un «dominio del mar» conjunto, las marinas aliadas habían decidido conformarse con tres zonas con puntos de transferencia identificados.

Esta situación mejoró considerablemente a principios de marzo de 1943, después de la Conferencia sobre Convoyes Atlánticos celebrada en Washington. Lo que pudo haber sido una grave crisis entre los aliados —por un momento King quiso retirartodos los barcos de guerra estadounidenses del Atlántico Norte para proteger las rutas militares de abastecimiento a las fuerzas norteamericanas que luchaban en Túnez— terminó en un prudente acuerdo. La marina estadounidense tendría la responsabilidad principal de los convoyes con destino a Gibraltar y el norte de África, y también protegería a todos los convoyes caribeños, mientras que las marinas británica y canadiense asumían la responsabilidad de las principales rutas que se dirigían al Reino Unido. Más importante aún fue el hecho de que King aceptara destinar algunas fuerzas navales (incluido un portaaviones de escolta) al escenario del Atlántico Norte, además de no oponerse a aumentar el número de escuadrones de aviones B-24 de muy largo alcance adscritos al Mando Costero de la RAF y a la —rápidamente creciente, pero aun así desbordada— Real Fuerza Aérea Canadiense. Las últimas incorporaciones, como veremos, llegaron justo a tiempo.

El factor necesariamente importante de la inteligencia y la contrainteligencia encajó bien en estas grandes estructuras de mando. Las formas más antiguas de obtener información sobre las fuerzas y las posibles intenciones del enemigo todavía desempeñaron un papel relevante en esta guerra, y los británicos en particular utilizaron el reconocimiento aéreo, los informes de sus agentes y de los movimientos de resistencia antialemana, así como el análisis técnico de los sistemas de armamento capturados, para acrecentar su bagaje de conocimientos adquiridos. Asimismo, los dos bandos desarrollaron algunos organismos muy sofisticados de investigación operativa, cuyos analistas estudiaron infinidad de datos para determinar cómo utilizar mejor los recursos propios y debilitar al enemigo. Pero fue en los combates de 1939-1945 cuando la inteligencia de señales, o SIGINT, pasó a tomar una importante

delantera sobre la inteligencia humana, o HUMINT, en el gran juego de conocer al enemigo. En ninguna batalla pareció resultar esto más importante que en la del Atlántico, en la que el hecho de que los submarinos alemanes supieran dónde estaban los convoyes, o el hecho de que las marinas aliadas detectaran la ubicación de los submarinos, representaría una diferencia absolutamente crucial. Apenas sorprende que entre los descifradores de códigos de Bletchley Park se incluyera una sustancial sección de inteligencia naval que respondía directamente ante el Almirantazgo británico, o que Dönitz confiara tanto en su inestimable B-Dienst.

No obstante, el rechazo de un ataque submarino y la destrucción de los atacantes habían de llevarse a cabo por medio de la tecnología, es decir, por medio de plataformas de armas ofensivas y defensivas. Esto, obviamente, ha sido así en todos los escenarios bélicos y en todas las épocas, pero resulta asombroso hasta qué punto las exigencias de la guerra total, y la tremenda importancia de ganar la batalla del Atlántico para ambos bandos, condujeron solo en el año de 1943 a un asombroso aumento del número de nuevas formas de detectar al enemigo y de desplegar nuevas armas para matarlo. Este conflicto fue, más que ninguna otra batalla por los mares, una guerra de científicos.

Pero la adquisición de tecnologías más nuevas para detectar y rechazar, o para perseguir y destruir, exigía a su vez aplicarlas más eficientemente; mejoras significativas en las tácticas y el entrenamiento, tanto para los submarinos como para las escoltas de superficie y la aviación, y, sobre todo, para los grupos de ellos que trabajaran juntos. Aquí los submarinos alemanes tenían una primera ventaja: todos ellos contaban con tripulaciones integradas exclusivamente por voluntarios, a las órdenes de comandantes que en algunos casos eran notablemente jóvenes pero muy capaces, que se veían a sí mismos como un cuerpo de élite. Tenían una única tarea operativa: hundir, y seguir hundiendo, buques mercantes aliados, y luego evitar que los hundieran a ellos. Durante un largo período disfrutaron de la ventaja táctica derivada del hecho de que Dönitz cambiara su forma de ataque a combates nocturnos de superficie. También poseían un sistema de comunicaciones inalámbricas muy robusto, de modo que, si un submarino detectaba un convoy, otros miembros de la flotilla recibían la información con gran rapidez y reajustaban sus posiciones en consonancia. Finalmente, los objetivos en cuestión eran por lo general de movimientos muy lentos, y, por lo tanto, ofrecían repetidas posibilidades de ataque; así, aun en el caso de que los submarinos esperaran hasta que los convoyes estuvieran en mitad de la brecha aérea del Atlántico, todavía seguían disponiendo de mucho tiempo.

Frente a tan buena mano, los aliados tenían al principio muy pocos triunfos. El limitado número de portaaviones que poseía la marina británica (a menudo tan solo tres o cuatro) habían de ser desplegados para dar cobertura aérea a las flotas de combate y los convoyes mediterráneos. Aquellas mismas tareas de primer orden también consumían las energías de las flotillas de los veloces destructores ligeros. En

consecuencia, los convoyes estaban protegidos por un diminuto grupo de navíos más pequeños, más lentos y a menudo casi obsoletos, que carecían de protección aérea en los tramos intermedios de su ruta, que en su mayoría carecían asimismo de equipos de detección y que estaban dotados de lo que esencialmente era armamento de la Primera Guerra Mundial. De hecho, cualquier submarino alemán podía superar en velocidad a la mayor parte de las escoltas aliadas de la primera época, al menos en la superficie, si su comandante estaba dispuesto a aceptar el riesgo de ser detectado; aunque, desde luego, ni el perseguidor ni el perseguido podían ir a la máxima velocidad en medio de las fuertes tormentas del Atlántico. Se prometió que se instalaría un equipamiento mejorado, y de hecho parte de él estaba en construcción, pero ¿llegaría a tiempo a Liverpool y Halifax y a los escuadrones aéreos?

Otros dos factores que tenían una importancia inestimable en unas batallas con tanta tensión, tanta ansiedad y tantas pérdidas como los ataques a convoyes eran los del liderazgo y la moral. Como veremos más adelante, el factor moral se inclinaría de manera significativa en favor de uno de los dos bandos más avanzada la campaña atlántica, concretamente a partir de mediados de 1943, pero en general todos los cuerpos de combatientes estaban bastante igualados en este aspecto. Dönitz y Horton eran dignos rivales, y este último recibió un gran refuerzo cuando el mariscal del aire sir John Slessor asumió el cargo de comandante en jefe del Mando Costero de la RAF en febrero de 1943; Slessor estaba consagrado a la derrota de los submarinos alemanes y era un firme partidario de la cooperación aeronaval, por más que ello implicara frecuentes disputas con Harris, del Mando de Bombardeo, sobre la asignación de aviones. Dönitz tenía como mano derecha un oficial sumamente competente, el contralmirante Godt, responsable de la gestión cotidiana de los submarinos, pero contaba con muy pocos mandos de rango intermedio. Por consiguiente, los propios comandantes de los submarinos habían de asumir una enorme responsabilidad, y muchos de ellos se convirtieron en leyendas —de manera no muy distinta de los ases de la aviación de la Primera Guerra Mundial—, con un instinto especial tanto para matar como para sobrevivir pese a los elevados índices de pérdidas, al menos hasta que la tensión se volvió demasiado grande. Como veremos, hay pocas pruebas de que la moral aliada, ya fuera la de los capitanes, las tripulaciones, el personal de la marina británica o los marinos mercantes, aflojara en ningún instante, ni siquiera cuando las pérdidas y las condiciones generales llegaron a ser calamitosas. Además, los aliados occidentales simplemente contaban con oficiales mucho más entrenados en los rangos de capitán y comandante, por no hablar de los oficiales navales de reserva, a los que siempre se podía recurrir para que echaran un cable.

El último factor es necesariamente el de la relativa fuerza y capacidad de resistencia de las tropas. Ello no tenía que ver solo con el nivel de esfuerzo físico y mental durante un combate de convoyes que podía durar catorce días, sino también con la capacidad de cada bando para sostener la campaña mediante refuerzos,

enviando nuevos efectivos para reemplazar a los perdidos y levantando regularmente el espíritu de combate de las propias filas. Esta era una guerra total e industrializada, cuya medida más clara eran los flujos de nuevos submarinos alemanes frente a los buques de guerra y aviones aliados, así como de barcos mercantes y nuevas tripulaciones. Aquí, una vez más, se podría haber supuesto que a comienzos de 1943 las probabilidades se inclinaban en favor de Dönitz; sin duda, el constante aumento del número de submarinos alemanes apuntaba a tal conclusión. Además, aunque la producción de los astilleros alemanes podía concentrarse cada vez más en los submarinos y los torpederos ligeros (o *Schnellboot*), los astilleros británicos estaban aumentando su rendimiento para producir portaaviones ligeros de cara a las futuras operaciones en Extremo Oriente, además de nuevas clases de cruceros y destructores, material de desembarco y los propios submarinos de la marina británica. De no haber sido por la extraordinaria aceleración de las industrias de guerra estadounidenses en el tránsito de 1942 a 1943, esta podría haber sido una batalla de producción bastante unilateral. En cualquier caso, en la época de Casablanca nadie en el bando aliado se mostraba demasiado optimista con respecto a las perspectivas navales en el Atlántico.

LA BATALLA EN EL MAR Y EL TRIUNFO DE LOS SUBMARINOS ALEMANES

Cuando el ataque de Hitler contra Polonia, en septiembre de 1939, condujo a las declaraciones de guerra anglofrancesas, la situación estratégica en la cuenca atlántica y en toda Europa occidental era sorprendentemente similar a la de un cuarto de siglo antes, cuando la Entente Cordiale y sus imperios habían ido a la guerra en respuesta a la invasión alemana de Bélgica. Una pequeña Fuerza Expedicionaria Británica (BEF, por sus siglas en inglés) volvió a cruzar el canal de la Mancha para apoyar a los ejércitos franceses. Los otros países de Europa se mantuvieron neutrales, al igual que hizo Estados Unidos por mandato del Congreso. La mayoría de los dominios británicos (es decir, Australia, Canadá, Terranova, Nueva Zelanda y Sudáfrica, aunque no, lamentablemente, la Irlanda de Valera) se unieron a la lucha, como lo hicieron las zonas dependientes de los imperios francés y británico. La marina británica reunió sus flotas de superficie en Scapa Flow y Dover a fin de cerrar las dos salidas del mar del Norte, a excepción, obviamente, de un pequeño número de navíos destinados a la guerra de corso contra los alemanes que estaban ya en aguas oceánicas. La impresión general de que la historia se repetía quedó plenamente reflejada, simbólica y físicamente, en la vuelta de Churchill al reverenciado puesto ministerial de primer lord del Almirantazgo, el cargo que había ocupado en 1914. «¡Winston ha vuelto!» fue el mensaje enviado a la flota.

La posición estratégica en el mar no podría haber sido peor para la marina alemana, comandada por Raeder. Desde luego, su armada tenía planes (el famoso Plan Z) de cara a una batalla transoceánica a gran escala, con gigantescos acorazados, portaaviones y demás, pero en 1939 ni siquiera la formidable industria de la Alemania nazi podía fabricar tales efectivos, o siquiera una cuarta parte de ellos.

Hacían falta al menos otros cuatro o cinco años, y Raeder creía que el Führer evitaría una guerra a gran escala durante todo ese tiempo. Pero, como muchos generales de la Wehrmacht, se había equivocado por completo. Así pues, la marina alemana fue a la guerra con una fuerza completamente insuficiente para hacer frente a las flotas aliadas, y con unas unidades hambrientas de los recursos asignados al ejército y a la Luftwaffe. Incluso su sección de submarinos era débil, escasa en número, limitada en autonomía y obligada a bordear el norte de Escocia para llegar al Atlántico. Las probabilidades de tener éxito parecían más bien ínfimas.

Dichas probabilidades cambiaron, de la forma más drástica posible, durante los meses de mayo y junio de 1940. La caída de Francia y Bélgica y la huida de la maltrecha BEF por Dunkerque supusieron la desaparición del frente occidental. Y lo que era aún peor: ahora la Luftwaffe podía operar contra Inglaterra desde las bases avanzadas de Paso de Calais, mientras que la marina alemana podía entrar y salir libremente de Brest y de la Gironda. Para agravar aún más estos desastres vino a sumarse la asombrosamente rápida conquista nazi de los Países Bajos, Dinamarca y Noruega, con todas las consiguientes implicaciones estratégicas y geopolíticas. Ahora todas las aguas situadas más allá del canal de la Mancha y el mar del Norte quedaban abiertas a los navíos de superficie y submarinos alemanes. La balanza se inclinó aún más cuando Mussolini, cautelosamente neutral en septiembre de 1939, aprovechó la oportunidad para declararles la guerra al imperio británico y a la tambaleante Francia el 10 de junio de 1940. Toda una nueva marina, que incluía una de las mayores flotas de submarinos del mundo, entró en la guerra del lado de Berlín, justo cuando la mayoría de los buques de guerra franceses abandonaban las hostilidades y quedaban fondeados en Tolón y en los puertos norteafricanos.

El resultado fue que, después de la batalla de Inglaterra y la supervivencia de la propia nación insular en 1940, la batalla del Atlántico se convirtió en el centro de la lucha occidental. Una vez que la amenaza inmediata de invasión alemana disminuyó, los diversos contraataques británicos —como el auxilio marítimo de Gibraltar, Malta y El Cairo, la preservación de las rutas orientales a través del cabo de Buena Esperanza, las concentraciones militares (que incluían tanto fuerzas del propio dominio como imperiales) en Egipto, Irak y la India, y el desarrollo de la primera ofensiva de bombardeo estratégico contra el Tercer Reich— resultaron, pese a ser de crucial importancia, imposibles de sostener a menos que llegara al territorio de las islas un flujo constante de alimentos, combustible y municiones de allende los mares, y que, a la inversa, se enviaran desde las islas nuevas divisiones y armamento británicos a África y la India. Este sencillo hecho estratégico no cambió cuando Alemania atacó la Unión Soviética en junio de 1941, o cuando el ataque japonés a Pearl Harbor en diciembre de 1941 y la imprudente declaración de guerra de Hitler contra Estados Unidos convirtieron la que hasta entonces había sido una guerra europea en un conflicto mundial. De hecho, la importancia de ganar la batalla del Atlántico no se vería sino reforzada por la decisión angloamericana de concentrar una

fuerza de millones de hombres en el Reino Unido de cara a la futura invasión de Europa occidental.

Así, la lucha por defender las vías marítimas con el fin de preservar simplemente las islas Británicas se convirtió en un gigantesco combate para las marinas aliadas como primer paso para garantizar la rendición incondicional de Alemania e Italia. Por suerte para los británicos, la amenaza de la flota de superficie alemana nunca pudo llegar a materializarse del todo (como había advertido Raeder). El hundimiento del gigantesco acorazado *Bismarck* en mayo de 1941 eliminó el mayor peligro de todos, y la Operación Cerberus, en que se evacuó a los otros barcos pesados alemanes de Brest de regreso a Alemania en febrero de 1942, aunque sumamente embarazosa para el orgullo de la marina británica, llevó de nuevo aquellos buques de guerra a aguas estrechamente constreñidas, donde serían continuamente hostigados por la Home Fleet desde Scapa y bombardeados repetidamente por la RAF. Algunas incursiones fútiles y bastante poco entusiastas contra convoyes árticos no llegaron a poner en cuestión el dominio del mar de los aliados. Solo los submarinos podían hacer eso.

Y lo hicieron muy bien. Mientras el número de submarinos a disposición de Dönitz aumentaba regularmente durante 1942, la experiencia de sus tripulaciones también creció, sus equipos de detección se volvieron más fiables, su autonomía se vio aumentada por la introducción de submarinos cisterna o «vacas lecheras», y su actividad fue asimismo coordinada magistralmente por Dönitz. La entrada de Estados Unidos en el conflicto les proporcionó fabulosas oportunidades contra un nuevo enemigo y su flota mercante, apenas preparada para este tipo de guerra, a lo largo de una costa este todavía bien iluminada con reflectores. Los submarinos de mayor alcance fueron enviados más lejos, para liquidar valiosos objetivos cerca de Sierra Leona, en el Caribe oriental y en las costas de Buenos Aires y del cabo de Buena Esperanza. Pero Dönitz nunca dejó de machacar las cruciales rutas del Atlántico Norte.

El total de pérdidas de barcos aliados se había disparado de unas 750.000 toneladas de peso muerto en 1939 a la enorme cantidad de 3,9 millones de toneladas en el caótico año de 1940, pasando en 1941 a 4,3 millones de toneladas y disparándose de nuevo en 1942, como hemos visto, hasta alcanzar la cifra colosal de 7,8 millones de toneladas. Desde luego, hubo fuertes pérdidas en otras regiones —las costas de Dunkerque, el Atlántico Sur, el Mediterráneo y, en 1941-1942, Extremo Oriente—, pero la mayoría de las pérdidas (por ejemplo, 5,4 millones de toneladas del total de 1942) se produjeron en el Atlántico Norte. En comparación, las pérdidas de submarinos de Dönitz fueron moderadas en aquellos años: unos 12 en 1939 y alrededor de 35 en 1941, una cifra que aumentaría a 87 en 1942. Estas pérdidas de submarinos resultaban completamente sostenibles, pero las de barcos mercantes —así como las de sus experimentadas tripulaciones— lo eran mucho menos.[6]

No es de extrañar, pues, que las pérdidas de barcos de marzo de 1943 asustaran a Churchill y al Almirantazgo británico. Si las flotillas de submarinos de Dönitz podían

infligir tantos daños en medio de la oscuridad y las tormentas —los principales ataques no cesaron hasta después del 20 de marzo, cuando a las ya encrespadas aguas se les vino a unir lo que esencialmente sería un enorme huracán atlántico—, a los planificadores les inquietaba cómo sus convoyes aliados podrían sobrevivir en épocas de más luz y de más calma, con la luna iluminando las aguas. ¿Se duplicaría de nuevo el índice de pérdidas en mayo y junio? ¿Acaso los submarinos se estaban volviendo cada vez más difíciles de rastrear y de hundir? Sus exultantes tripulaciones y su decidido almirante así debían de esperarlo.

Y, sin embargo, los desequilibrados resultados de las batallas de marzo nunca volverían a repetirse. De hecho, resultarían marcar el punto de inflexión de la ofensiva submarina contra la flota aliada, un punto álgido momentáneo que luego pasaría a descender tan precipitadamente que los dos bandos se quedarían perplejos ante la transformación. Es difícil pensar en ningún otro cambio de fortuna de la guerra que fuera a la vez tan rápido y tan decisivo en sus implicaciones a más largo plazo[7]

Precisamente porque ello fue así, es importante examinar más de cerca las épicas batallas de convoyes producidas entre marzo y mayo de 1943, cuando la balanza de la ventaja pasó de manera tan decisiva del triunfo de los submarinos alemanes a su desastre. Por suerte, las fuentes sobre estos hechos son excelentes, llegando hasta el seguimiento hora a hora de los movimientos de prácticamente cada submarino y el cambio de rumbo de cada convoy.[8]

El mes de marzo empezó mal para los aliados. Mientras que las autoridades navales estadounidenses, británicas y canadienses se hallaban en su Conferencia sobre Convoyes Atlánticos, tomando decisiones con respecto a las zonas de control, los refuerzos y demás, Dönitz enviaba confiado cada vez más submarinos a unirse a cada una de las cuatro grandes flotillas que tenía desplegadas en el Atlántico central, por regla general dos en el centro y una en cada uno de los dos flancos norte y sur. Además, en esta etapa del conflicto los alemanes llevaban con mucho las de ganar en el campo de la inteligencia y el desciframiento; la B-Dienst proporcionaba a su jefe descripciones extraordinariamente completas del horario y el rumbo de los convoyes aliados, a veces incluso antes de que estos dejaran el puerto. En cambio, los descifradores de códigos de Bletchley Park y el Almirantazgo británico tenían dificultades para interpretar los mensajes alemanes aun días después de ser enviados. En resumen: los pastores, aunque valientes, se hallaban más desaventajados de lo normal, más débiles que de costumbre, andando a tientas en la oscuridad. Mientras tanto, los lobos estaban listos para abalanzarse sobre las ovejas.

Eso fue lo que hicieron diligentemente en su sangriento ataque al convoy SC-121, que zarpó de Nueva York rumbo a varios puertos británicos el 5 de marzo de 1943. A pesar de que hacía un tiempo de perros, de que algunos submarinos no recibían señales y de que a última hora se añadieron algunos refuerzos a la escolta aliada, Dönitz tenía todas las de ganar. El historiador naval Jürgen Rohwer, un gran experto

en aquellos combates de convoyes de marzo, nos proporciona un meticuloso orden de batalla:

> El SC-121 … consistía inicialmente en 59 barcos e … iba escoltado por el Grupo de Escolta A-3 bajo el mando del capitán Heineman, de la marina de Estados Unidos, con el guardacostas estadounidense *Spencer*, el destructor estadounidense *Greer*, las corbetas canadienses *Rosthern* y *Trillium*, y la corbeta británica *Dianthus*. El comandante de los submarinos [es decir, Dönitz] desplegó contra este convoy al grupo Westmark, integrado por los U-405, U-409, U-591, U-230, U-228, U-566, U-616, U-448, U-526, U-634, U-527, U-659, U-523, U-709, U-359, U-332 y U-432. Al mismo tiempo, ordenó a los U-229, U-665, U-641, U-447, U-190, U-439, U-530, U-618 y U-642 … que formaran otra línea de patrulla, la Ostmark, en la presunta ruta del convoy.[9]

De modo que había 59 barcos mercantes lentos y vulnerables, con inicialmente solo cinco escoltas, contra 26 submarinos, y sin cobertura aérea para el convoy hasta el tercer día de combate; y de todos modos, ¿de qué servía la cobertura aérea si los submarinos atacaban sobre todo de noche? El resultado fue un calvario que duró desde el 7 hasta el 10 de marzo, cuando Dönitz ordenó a sus barcos detener el ataque. Se habían hundido 13 barcos mercantes, con un total de 62.000 toneladas, pero no se había perdido ni un solo submarino. Esta fue quizá la batalla más desproporcionada y unilateral de toda la guerra, y resultaría profundamente satisfactoria para Hitler, a quien Dönitz informaba con regularidad.

Hubo, sin embargo, otro par de convoyes que cruzaron el Atlántico a primeros de marzo y que también merecen atención. El convoy ON-170, por ejemplo, fue hábilmente dirigido lejos de todos aquellos mortíferos campos de batalla de mitad del Atlántico y enviado a través de las aguas septentrionales sin una sola baja y (por lo que sabemos) sin un solo encuentro con un submarino alemán. Aquí se dio el caso, pues, de que pastores y ovejas simplemente tomaron los pasos montañosos más altos y evitaron los valles inferiores plagados de lobos. Más de un convoy aliado, de hecho, sobrevivió incólume a la travesía, ya fuera por tomar una ruta más inteligente o simplemente porque Dönitz había ordenado que todos sus barcos fueran a por otro distinto.

Un caso más contradictorio es el del convoy HX-228, que se abrió paso a través del Atlántico entre el 7 y el 14 de marzo en medio de un frenesí y una confusión que bien podrían recordar a los historiadores navales los choques de Nelson con la flota francesa en la batalla del Nilo (1798). En un momento dado de este combate, el destructor británico *Harvester*, tras embestir al U-444, se encontró con que su árbol de transmisión se había enganchado con el timón de este último, y solo pudo liberarse cuando la fragata francesa *Aconit* embistió y hundió al submarino.El *Harvester* fue torpedeado al día siguiente, pero la *Aconit* hundió puntualmente al submarino responsable de ello, el U-432. Al final, el HX-228 perdió solo cuatro buques mercantes más el destructor, mientras que las escoltas —a las que se había unido, renqueante, el primer portaaviones de escolta, el estadounidense *Bogue*, en lo que

constituiría un presagio de lo que estaba por venir— supieron cuidar de sí mismas en todo momento. Las tripulaciones de los submarinos alemanes estaban compuestas por hombres formidables e intrépidos, pero los marineros británicos, estadounidenses y canadienses —un pequeño número de marinos experimentados y una gran cantidad de nuevos oficiales y tripulaciones recién reclutados para sus armadas y marinas mercantes— demostraron en esta ocasión ser también hombres de recursos.

Por mucho que estos indicios pudieran sugerir una posible recuperación aliada en el mar, las esperanzas se vieron frustradas por los logros de los submarinos alemanes contra los convoyes HX-229 y SC-122 entre el 16 y el 20 de marzo. Fue este el momento más terrible, y no solo para el destino de aquellos dos grupos de buques mercantes, sino también para la estrategia global de los convoyes.

A diferencia de una clásica batalla terrestre (entre griegos y espartanos, por ejemplo, o entre Wellington y Napoleón), donde cada adversario era aproximadamente similar en cuanto a su composición, las fuerzas de los dos bandos en el combate del Atlántico eran muy distintas. Los submarinos de Dönitz eran más o menos homogéneos; sin duda, el capitán y la tripulación de un submarino Tipo VII, más antiguo, debían de envidiar a los del más rápido, más grande y mejor equipado Tipo IX —aunque resultaría que sin razón—, pero todos ellos podían adentrarse mucho en el Atlántico, disparar sus mortíferos torpedos y sumergirse con rapidez para escapar al contraataque.[10] Por el contrario, los convoyes aliados incluían una mezcla variopinta de antiguos cargueros, transportes de minerales, petroleros, buques correo y de pasajeros, y barcos refrigerados.[np8] Los cargamentos que llevaban eran igualmente heterogéneos: cereales, linaza, carne, provisiones militares, combustible de avión, azúcar, bauxita (para el aluminio), acero, tabaco, «productos africanos» (probablemente aceite vegetal y maderas nobles) y todo lo necesario para mantener en guerra a una nación de cuarenta millones de personas. Los buques mercantes británicos y estadounidenses fueron reforzados con barcos que navegaban bajo las banderas panameña, noruega, griega, polaca y holandesa. Una de las consecuencias imprevistas de las agresiones de Hitler fue que los limitados recursos bélicos del Reino Unido se vieron reforzados por un considerable número de barcos mercantes y tripulaciones extranjeros, pilotos de caza y de bombarderos extranjeros, y soldados de infantería extranjeros; y Gran Bretaña estuvo encantada de acogerlos a todos.

La historia de los convoyes HX-229 y SC-122 vino a confirmar que la marina británica afrontaba uno de los mayores desafíos logísticos de toda la historia militar. En cualquier momento dado había miles de barcos mercantes aliados en alta mar, probablemente hasta veinte convoyes, más cientos de barcos que navegaban en solitario. Desde Trinidad hasta Nueva Jersey, y desde Adelaida hasta el cabo de Buena Esperanza, las líneas se alargaron, con la mayoría de los productos destinados en última instancia a la crítica travesía del Atlántico Norte. Al evolucionar la guerra marítima, los convoyes se volverían necesariamente cada vez más grandes, lo que en sí mismo no era nada malo. Durante las discusiones de Casablanca sobre la crisis de

la flota, P. M. S. Blackett, el jefe de investigaciones operativas del Almirantazgo, había impresionado a la audiencia con un análisis que mostraba que un convoy de sesenta o hasta de noventa barcos constituía una forma más eficiente de transportar bienes a través del Atlántico que uno de treinta; el número de escoltas seguía siendo aproximadamente el mismo, limitado más por la producción de los astilleros y otras necesidades (la Operación Antorcha) que por otra cosa, y además los submarinos alemanes solo tenían un número limitado de días y de horas en los que atacar, así como un número limitado de torpedos. Aquel análisis matemático vino a reforzar la convicción de los planificadores de que el sistema de convoyes era el mejor que se podía aplicar, pero esto todavía dejaba sin resolver un problema práctico: ¿cómo diablos se lleva a un grupo tan grande y heterogéneo de barcos mercantes de un extremo a otro del océano, especialmente cuando los propios buques de guerra aliados eran una mezcla variopinta de destructores, fragatas, corbetas, patrulleros, arrastreros y otros?

Una respuesta, que se remontaba casi al principio de la guerra, consistía en efectuar una sencilla distinción entre «convoyes rápidos» y «convoyes lentos». Esto tuvo muchas implicaciones, entre ellas la distinta nomenclatura utilizada («SC» designaba a un convoy lento y «HX», a uno más rápido; este último por lo general zarpaba del gran puerto de Halifax, pero también de la propia Nueva York). Estos convoyes podían zarpar de puertos distintos y ser programados para llegar al Reino Unido (o, en sus viajes de regreso, a los puertos de la Costa Este estadounidense) en diferentes días. Las escoltas más lentas, como las balandras y los arrastreros armados, solían asignarse a los convoyes más lentos. El calendario de las patrullas aéreas podía organizarse en consonancia. A los buques de guerra aliados enviados a unirse a un convoy en mitad del océano se les podían dar instrucciones de que ayudaran a otro si este se veía sometido a un ataque más intenso. A decir verdad, y para enojo de todos los comandantes de escolta, en todos los convoyes, fueran rápidos o lentos, habría rezagados; ¿cómo podía ser de otro modo, con cuarenta, cincuenta o sesenta barcos de diversa índole reunidos en un mismo grupo? En general, enviar grandes convoyes y dividir a los buques mercantes en concentraciones rápidas y lentas tenía mucho sentido. Pero ¿qué pasaría si el número de submarinos era sencillamente demasiado grande?

Ya el 13 de marzo de 1943, el B-Dienst tenía pruebas de que el convoy lento SC-122 (51 navíos de diferentes tipos, con cuatro o cinco escoltas de proximidad) había zarpado de Nueva York. Habría de seguirle unos días después el convoy rápido HX-229 (41 navíos, con cuatro escoltas), que partiría del mismo puerto. Esto último no estaba claro para los alemanes en aquel momento, pero, aun así, la inteligencia le dio a Dönitz mucho tiempo para ordenar a su grupo de patrulla occidental que se preparara para un ataque, a la vez que daba instrucciones a otros grupos adicionales de submarinos de que se desplazaran hacia el oeste, rumbo a la zona clave en mitad del océano. Un examen de los cuadernos de bitácora, de las pérdidas y de los

informes de los convoyes (en realidad, en ese momento había otro convoy rápido de veinticinco barcos, el HX-229A, bastante más al norte, en las costas de Groenlandia), y sobre todo de la reconstrucción que haría Rohwer de las maniobras de cada submarino, permite al lector hacerse una idea no solo de la complejidad de esta contienda, sino también de su enorme envergadura. Correlli Barnett lo expresa muy bien: «Podría decirse que por primera vez un combate en la guerra submarina alcanzó la escala y el carácter decisivo de las grandes batallas navales del pasado».[11] De hecho, probablemente habría que remontarse a las duras batallas de varios días de duración de mediados del siglo XVII entre las armadas holandesa y británica para encontrar un buen equivalente histórico.

El ataque alemán a estos dos convoyes pareció desarrollarse como un mecanismo de relojería, aunque también la suerte desempeñara un papel. Por un problema con los motores, el U-653 se dirigía lentamente hacia el oeste, a un punto de relevo, cuando vio al convoy HX-229 acercarse en el horizonte, rumbo a los puertos británicos. Su comandante, el perplejo aunque avispado capitán de corbeta Feiler, se sumergió durante un largo rato mientras el convoy entero pasaba por encima de él. Cuando emergió de nuevo, el océano estaba despejado; el convoy había seguido su camino, y el U-653 pudo enviar el mensaje crucial al cuartel general de Dönitz, que tomó medidas de inmediato. Veintiún submarinos respondieron a la noticia, en lo que constituye un claro testimonio del modo en que la comunicación electrónica estaba cambiando el arte de la guerra.[12]

El mar estaba terriblemente encrespado, pero las flotillas de submarinos no cejaban en su empeño, percibiendo que aquella era una gran oportunidad. La clara noche de luna del 16 al 17 de marzo era realmente el momento ideal para un cazador, algo por lo que numerosos buques mercantes hubieron de pagar un elevado precio. Los atacantes también tenían la ventaja de que aquella misma noche los comandantes de la escolta del HX-229 decidieron reducir la marcha del convoy para esperar a los rezagados, y, al hacerlo, se toparon sin saberlo con el primer grupo de submarinos. De no haberse tomado aquella decisión de reducir la velocidad, los submarinos «seguramente habrían pasado de largo a popa».[13] Pero, una vez detectado el convoy, su comandante de escolta, el capitán de corbeta Luther, que navegaba en el destructor británico *Volunteer*, poco podría haber hecho para poner a salvo a su rebaño. El radiogoniómetro localizó a dos submarinos a veinte millas de distancia y acercándose, de modo que envió otra escolta para ahuyentarlos. Pero aunque a un grupo de submarinos se le hubiera escapado su objetivo, a otros seguramente no. Para entonces, tanto el Almirantazgo estadounidense como el británico recibían señales de submarinos alrededor de todo el convoy, de modo que las alteraciones del rumbo para escapar de un grupo de atacantes no hacían sino llevar al HX-229 más cerca de otro.

Así, alrededor de las diez de la noche de luna llena del 16 de marzo, el capitán del U-603 se encontró observando un convoy aliado entero que avanzaba lentamente, con las cuatro escoltas que quedaban bastante separadas. Por entonces Dönitz había

equipado a sus submarinos con los mortíferos torpedos FAT, que se desplazaban en línea recta a treinta nudos siguiendo un rumbo predeterminado, y luego zigzagueaban a fin de contrarrestar las acciones evasivas del adversario. Dado que el horizonte estaba lleno de objetivos y que el U-603 era capaz de acercarse hasta tres mil metros de su objetivo, probablemente la capacidad de zigzaguear de los torpedos resultaba innecesaria en esta ocasión. El submarino disparó los tres torpedos delanteros y luego el torpedo trasero, y tuvo la satisfacción de oír una gran detonación antes de deslizarse de nuevo bajo las olas; el carguero *Elin K.* se hundió en cuatro minutos. Con las escoltas del convoy distraídas ahora en recoger a los supervivientes del barco y buscar al U-603, el flanco norte del convoy quedó prácticamente descubierto. Esto le dio al capitán teniente (*Kapitänleutnant*) del U-758 la libertad de disparar torpedos como un vaquero en una cantina del oeste. «A las 23.23 horas el Kptlt. Mansek disparó un torpedo FAT a un carguero de 6.000 toneladas en la columna de estribor, un minuto después un [torpedo] G-7e a un carguero de 7.000 toneladas, a las 23.25 horas un torpedo FAT a un petrolero de 8.000 toneladas que había detrás, y a las 23.32 horas un G-7e a un carguero de 4.000 toneladas»; cuatro lanzamientos de torpedos distintos en nueve minutos.[14] El carguero holandés *Zaaland* y suvecino estadounidense *James Oglethorpe* resultaron tocados; el primero de ellos se hundió en el mar, mientras que el segundo, tras controlar un incendio a bordo, logró seguir avanzando con dificultad (sería rematado por el U-91 más tarde aquella misma noche).

Los barcos mercantes aliados estaban, de hecho, sufriendo un gran acoso, y hasta los que navegaban en las columnas interiores probablemente serían alcanzados si algún torpedo lograba pasar entre las líneas exteriores. ¿Qué significaba eso en términos más generales? Estaban los dos barcos mercantes perdidos, desde luego, y, por lo tanto, había que contar dos menos en el limitado número de navíos que podían cruzar el Atlántico. Y luego estaban las tripulaciones, aunque muchos de sus miembros habían sido recogidos por el destructor británico *Beverly* y la corbeta británica *Pennywort* (en un momento de aquella caótica noche, dicho sea de paso, durante un rato hubo una sola escolta con el convoy principal). Pero quizá lo que realmente hay que recalcar es queel *Zaaland* llevaba un cargamento de trigo congelado, tejidos y cinc,mientras que el *James Oglethorpe* transportaba acero, algodón y alimentos en la bodega, y aviones, tractores y camiones para el ejército estadounidense en la cubierta.

Resulta difícil, probablemente imposible, adentrarse sesenta y cinco años más tarde en la mente de los comandantes de aquellas cuatro escoltas navales, que tenían una responsabilidad tan inmensa (aquel día estaba a punto de unírseles una quinta escolta, el barco británico *Mansfield*). Estos no compartían el espacio mental de, pongamos por caso, Alanbrooke, quien experimentaba las preocupaciones y frustraciones —de mayor envergadura— que llenaron sus diarios en Casablanca y en los desesperados meses posteriores.[15] Tampoco compartían el mundo del soldado, el

marinero y el aviador comunes, casi todos ellos arrancados de la vida civil y llevados a una nueva existencia de peligro, dificultad y terror en aquella guerra aparentemente eterna. Los comandantes de escolta de los convoyes operaban en un nivel intermedio —exactamente igual que los comandantes de los submarinos alemanes—, y tenían enormes obligaciones que cumplir, reveses que afrontar y pérdidas que asumir.[np9] Y, sin embargo, era de este nivel intermedio del que dependía ahora la suerte de la guerra.

Media hora después de la medianoche del 17 de marzo, el U-435 lanzó un torpedo al carguero estadounidense *William Eustis*, que se detuvo de inmediato y empezó a escorarse. El comandante del convoy, el capitán de corbeta Luther, que acababa de regresar al cuerpo principal y era consciente de que las demás escoltas estaban ocupadas recogiendo supervivientes varias millas más atrás, dirigió a su destructor, el británico *Volunteer*, a la retaguardia del convoy. Allí encontróal maltrecho *William Eustis*, que había lanzado sus botes salvavidas, pero con gran parte de su tripulación nadando en diferentes direcciones y pidiendo ayuda. Esta era una de aquellas ocasiones en que no había ninguna solución buena que resultara obvia; solo había soluciones malas y otras peores. Rechazando las súplicas del patrón y del ingeniero jefe del barco mercante (que habían logrado subir con dificultad a bordo al destructor) de que se hiciera una tentativa de rescate al amanecer, Luther recogió a todos los supervivientes que pudo encontrar y luego, temiendo que un equipo de algún submarino pudiera embarcar en los navíos inmovilizados y apoderarse de códigos y documentos vitales, lanzó cargas de profundidad al *William Eustis* y luego se dirigió de nuevo hacia el convoy.

Eran todavía las 2.50 de la mañana, y el exhausto destructor acababa de dar de nuevo alcance al convoy cuando vio a lo lejos la explosión de otro carguero que se fue a pique. Dos horas después, el capitán teniente Zurmühlen, del U-600, llevaba a cabo uno de los ataques con torpedos más logrados de toda la Segunda Guerra Mundial, al disparar una andanada de cuatro torpedos FAT desde proa y luego otro desde el lanzatorpedos trasero hacia el flanco de estribor del convoy, totalmente desprotegido. En cuestión de minutos, el carguero británico *Irena* y el ballenero de transporte *Southern Princess* habían sido alcanzados cada uno de ellos por un torpedo, y el carguero estadounidense *Irene du Pont*, por dos. El *Mansfield* rescató a los supervivientes. Al romper el alba, lo único que realmente podía hacerse era terminar con los barcos mercantes inmovilizados y abandonados. La corbeta británica *Anemone* hizo la mitad de la tarea, mientras que el U-91, que apareció en escena una hora o dos después, vino a completar el trabajo sucio. Las escoltas británicas estaban ahora llenas a rebosar de las tripulaciones rescatadas.

Más al este, el convoy SC-122 había iniciado su propio combate con las furias. Sus 51 navíos disfrutaban de la protección de siete escoltas, incluidos el destructor estadounidense *Upshur* y un barco de rescate especialmente equipado, el *Zamalek*. Hacia las dos de esa misma terrible noche, el U-338 avanzaba rápidamente hacia el

oeste para unirse al ataque contra el HX-229 cuando su comandante, el capitán teniente Kinzel, vio una masa de barcos en el horizonte, a unas doce millas de distancia; ciertamente había una auténtica «luna del cazador». Los dos primeros torpedos de Kinzel dañaron mortalmente a los cargueros británicos *Kingsbury* y *King Gruffydd*. La segunda andanada (también de dos torpedos) dio de lleno en el carguero holandés de cuatro mástiles *Alderamin*, partiéndolo en tres; se hundió en dos minutos. Mientras se alejaba de aquel caos, el U-338 disparó su torpedo de popa contra otro barco cercano. El torpedo no lo alcanzó, pero penetró por en medio del convoy hasta el otro extremo, donde abrió un gran boquete en un costado del mercante británico *Fort Cedar Lake*. Cinco torpedos, cuatro barcos.

Al salir el sol por el horizonte, las autoridades navales aliadas se dieron cuenta de que afrontaban un doble desastre: la destrucción de dos de sus vitales convoyes de suministro y la perspectiva de que Dönitz estuviera enviando cada vez más submarinos a aquella gran contienda. Los dos convoyes todavía no se habían unido, y no lo harían hasta la noche del 17 al 18 de marzo, pero el panorama general resultaba obvio. Una gran cantidad de buques mercantes aliados, setenta, ochenta o más, junto con sus cargamentos, estaban atrapados en medio del Atlántico, con un número completamente insuficiente de escoltas y con los submarinos enemigos concentrándose para asestarles el golpe de gracia.

Pero con el alba vino la luz, y con la luz llegó la aviación. Y no había nada que aterrorizara tanto al comandante de un submarino alemán como la visión, o hasta el ruido, de un avión aliado aproximándose. Era realmente como el juego de piedra, papel o tijera. Los barcos mercantes eran terriblemente vulnerables a los submarinos y sus torpedos, pero los submarinos, incluso los que decidían permanecer en la superficie y luchar, se veían seriamente superados en potencia de fuego por la aviación. En muchas ocasiones, el submarino apenas disponía de más de un minuto o dos para disparar debido a lo rápido que se acercaba el avión; lo único que podía hacer el comandante del submarino era sumergirse, sumergirse, sumergirse… y esperar las cargas de profundidad. Aviones como los Catalina, los Liberator, los Sunderland o los Wellington eran para ellos las más temibles de las armas aliadas, poderosos guerreros del cielo. Al fin y al cabo, era precisamente por eso por lo que los submarinos esperaban para atacar a los barcos mercantes aliados a que estos estuvieran en la brecha aérea de mitad del Atlántico.

El 17 de marzo de 1943 aquella brecha empezó a cerrarse. A instancias del Mando de los Accesos Occidentales, los primeros B-24 Liberator de muy largo alcance (o VLR, por sus siglas en inglés) despegaron de su base en las inmediaciones de Londonderry, Irlanda del Norte. Por diversas razones, en ese momento todos los escuadrones del Mando Costero de la RAF (en Irlanda del Norte, Islandia, las Hébridas y Escocia) funcionaban considerablemente por debajo de sus posibilidades, pero al menos los Liberator pudieron alcanzar al convoy más cercano, el SC-122. A lo largo del día, estos aviones divisaron submarinos en numerosas ocasiones y

llevaron a cabo seis ataques sobre ellos antes de tener que regresar a la base. Ningún submarino resultó destruido o siquiera dañado, pero sí que se vieron repetidamente obligados a sumergirse. De hecho, durante todo aquel día el único barco del convoy que fue hundido (de nuevo por el indomable Kinzel, del U-338) fue el carguero panameño *Granville*, que transportaba provisiones para el ejército estadounidense.

El convoy HX-229, en cambio, no estaba dentro del alcance de la protección aérea, y las pocas escoltas que de hecho permanecían con el cuerpo principal del convoy, las cuales o no lo habían alcanzado aún después de rescatar supervivientes o estaban persiguiendo un posible blanco detectado por el sonar, se veían completamente desbordadas. Esto permitió a los atacantes destruir el navío holandés *Terkoelei* y el británico *Coracero*. Al caer la noche, y con una buena visibilidad, los submarinos avanzaron de nuevo sobre el convoy. Pero entonces apareció un B-24 y, en una sucesión bastante rápida, lanzó cargas de profundidad primero a un par de submarinos y luego a otro grupo de tres, para a continuación, una vez agotadas todas las cargas de profundidad, ametrallar a un sexto. Ninguno de los submarinos sufrió daños, pero todos se pusieron nerviosos. El Liberator había estado dieciocho horas en el aire, dos horas más de lo normalmente recomendado. Pese a ello, no se pudo garantizar la tranquilidad al SC-122, que perdió otros dos valiosos barcos, el *Zouave* (por un impacto directo del U-305) y el *Port Auckland* (tocado por el mismo submarino, pero probablemente rematado por Kinzel).

El hundimiento de otros dos mercantes a plena luz del día hizo que el *Volunteer* se apresurara a situarse a estribor del convoy, pero sus propios radiogoniómetros habían resultado dañados, y las otras escoltas estaban recogiendo supervivientes. Cabe suponer que Luther tenía o un gran coraje o una gran obstinación, o ambas cosas, pero solo con el hundimiento del *Terkoelei* y del *Coracero* el comandante del convoy «pensó que había llegado el momento de pedir ayuda». (Una de las grandes ventajas adicionales de leer los mensajes de aquellos comandantes de escolta, o del capitán de un solo barco, es la posibilidad de maravillarse ante su tendencia a minimizar las cosas.) Fue en ese momento cuando uno de los mercantes estadounidenses más rápidos, el *Mathew Luckenbach*, decidió separarse del convoy y avanzar a toda máquina, pese a los repetidos mensajes de las escoltas y del comodoro del convoy; dos días después sería hundido, con solo un puñado de supervivientes.

Ya antes del mensaje de Luther pidiendo ayuda, los dos almirantazgos decidieron dedicar más recursos a la batalla. Eso resultaba mucho más fácil para Dönitz, puesto que ya disponía de nuevos submarinos en el Atlántico. Los planificadores británicos, en cambio, afrontaban una tarea mucho más difícil, por la sencilla razón de que exactamente en ese mismo momento había muchos otros convoyes valiosos en el Atlántico Norte. Los dos convoyes de Gibraltar KMS-11 (62 buques mercantes con nueve escoltas) y KMF-11 (nueve transportes con dos escoltas, más algunos destructores desviados de otras misiones) probablemente tendrían que luchar para abrirse paso a través del golfo de Vizcaya, donde quizá hubieran de hacer frente no

solo a otro grupo de submarinos, sino también a la posibilidad de ser atacados por bombarderos alemanes de largo alcance, de modo que no podía prescindir de ninguna de sus escoltas. El convoy ON-172 (17 buques mercantes con seis escoltas), al sur del cabo Farewell, se hallaba no solo demasiado lejos, sino también en una zona donde se estaba congregando otro grupo de submarinos alemanes. Y el convoy ON-173 (39 barcos con seis escoltas), que navegaba bastante al norte de la batalla, era en sí mismo muy vulnerable. Las corbetas de refuerzo enviadas desde San Juan de Terranova no eran lo bastante rápidas como para alcanzarlo hasta más tarde, y los dos destructores estadounidenses que habían zarpado de Islandia sufrieron daños por la mar gruesa los días 17 y 18 de marzo.

Lo mismo podía decirse de los aviones aliados, tan importantes y, sin embargo, tan escasos. Además, dado que por entonces el sistema de comunicación entre aviones y barcos era bastante precario, a menudo los Liberator, los Sunderland y demás no lograban entrar en contacto con los convoyes. Así pues, el 18 de marzo se produjeron nuevas pérdidas de barcos aliados. Uno de ellos, en lo que constituyó una ironía brutal, fue el *Walter Q. Gresham*, uno de los primeros de los nuevos navíos Liberty, de construcción estadounidense, cuya producción en masa acabaría resolviendo la escasez de barcos; el segundo fue otro buque moderno, el canadiense *Star*. Para cuando la desbordada corbeta británica *Anemone* hubo recogido a los supervivientes de estos dos barcos, sumándolos a los anteriores rescatados, se encontró con 163 civiles exhaustos a bordo, incluidos seis mujeres y dos niños. Luego se reincorporó a su puesto y pasó toda la noche siguiente evitando ataques de submarinos al HX-229. A veces el ASDIC funcionaba, y otras no; las granadas Erizo fallaron dos veces, y aunque las cargas de profundidad estallaban, para cuando habían alcanzado la profundidad preestablecida, los submarinos se habían escabullido. Una multitud de supervivientes durmieron enla *Anemone* aquella noche; el convoy SC-122 tenía más suerte, ya que contaba con una nave de salvamento propiamente dicha.

El 19 de marzo, el gran mapa sectorial del Atlántico Norte que cubría una pared entera de la sala de control del Almirantazgo británico presentaba una escena extraordinaria. Se recogían señales de submarinos enemigos prácticamente de cada cuadrante del océano. Los convoyes de Gibraltar eran objeto de un intenso ataque de submarinos y aviones a su paso por el extremo noroeste de España. Al norte, el HX-229A había evitado a los submarinos alemanes, pero había tropezado con un mar de icebergs. Un enorme ballenero danés (el *Svend Foyn*), que llevaba numerosos pasajeros civiles, se hundía poco a poco en las heladas aguas, no muy lejos de donde había naufragado el *Titanic*. El único consuelo era que tanto el HX-229 como el SC-122 habían alcanzado finalmente el radio de acción de 600 millas de las bases aéreas aliadas en Irlanda del Norte e Islandia, y las extenuadas tripulaciones de los buques mercantes y sus escoltas de superficie pudieron ver como los Liberator, las Fortalezas Volantes, los Sunderland y los Catalina guiaban a los buques de guerra hacia los submarinos y se unían al ataque. Pese a ello, algunos de los capitanes de los

submarinos no dieron el brazo a torcer, entre ellos Kinzel, cuya nave solo puso rumbo a casa después de haber sufrido graves daños por las cargas de profundidad de la aviación. A doscientas millas de su retaguardia, el capitán del menos experimentado U-384 fue sorprendido en la superficie por un Sunderland que volaba a baja altitud y que hizo estallar el submarino en pedazos en las primeras horas del 20 de marzo. Este fue el único sumergible perdido en toda aquella prolongada batalla. Por la tarde, Dönitz había ordenado retirarse a sus patrullas.

Al día siguiente, los comandantes de los convoyes empezaron a enviar por anticipado algunos de los barcos de escolta a un puerto seguro. Los primeros, bastante adecuadamente, fueron buques de guerra como la *Anemone*, la *Pennywort* y el *Volunteer*, con sus cientos de supervivientes civiles. Todos los que iban a bordo se habían visto empujados a los límites de la resistencia humana. Cuarenta y dos de los 60 barcos del SC-122 llegaron a su destino, al igual que 27 de los 40 que formaban el HX-229. El comodoro (esto es, el jefe de los mercantes) del convoy más lento informó lacónicamente de que aquella había sido una travesía normal del Atlántico, «aparte de» los submarinos.

Sin embargo, por más que el heroísmo y la fortaleza exhibidos por las tripulaciones aliadas hubieran sido en todo momento del máximo nivel, seguía siendo cierto que sus marinas habían sufrido una derrota sin paliativos. La batalla del Atlántico se estaba perdiendo.

LOS NUMEROSOS PUNTOS DÉBILES DE LOS ALIADOS

¿Por qué la batalla de los convoyes y las escoltas contra los submarinos alemanes fue tan mal para los aliados en aquellas semanas críticas? Sin duda, al lector le resultará claro que este ámbito del conflicto era tan complejo que no hubo ningún factor concreto que resultara decisivo. De hecho, a algunos historiadores de esta gran campaña, incluido un participante tan importante en las batallas de los convoyes como sir Peter Gretton, les resulta incómodo sugerir que haya algún factor que por sí solo pudiera ser considerado la principal razón de su resultado final.[16] Para este autor, sin embargo, algunas causas justifican claramente un mayor énfasis que otras.

Para empezar, estaba el mero desequilibrio numérico que se produjo a comienzos de 1943. Sin duda, en aquellas semanas las marinas británica, canadiense y estadounidense hubieron de atender muchas otras demandas, todas ellas muy apremiantes, sobre sus desbordados recursos navales, pero si era verdad que aquel era el escenario crítico para los aliados occidentales en 1943, entonces asignar a un convoy del Atlántico Norte de cincuenta buques mercantes lentos una escolta de solo cuatro o cinco buques de guerra, y hacerlo en un momento en que se sabía que había cada vez más submarinos alemanes operativos, equivalía a asumir un gran riesgo. Cuando se examinan los gráficos de las posiciones de los barcos durante las horas y días en que tuvieron lugar los ataques a los convoyes, resulta evidente que un

comandante de escolta como el capitán de corbeta Luther afrontaba una tarea totalmente imposible; ¿cómo demonios podía su barco intentar ahuyentar a los submarinos que se arracimaban en un flanco del convoy, recoger a los supervivientes de los buques mercantes hundidos o que se estaban hundiendo en aguas cada vez más distantes y, a la vez, proteger al resto de su grey? En el juego de piedra, papel o tijera, las tres opciones son igual de fuertes o débiles. Pero sencillamente no podía decirse lo mismo de la batalla entre el submarino, el convoy y la escolta que se desarrolló con el HX-229 y el SC-122. Los números fueron decisivos. Había demasiado pocas escoltas, y el tardío apoyo aéreo y de superficie llegó de hecho demasiado tarde.

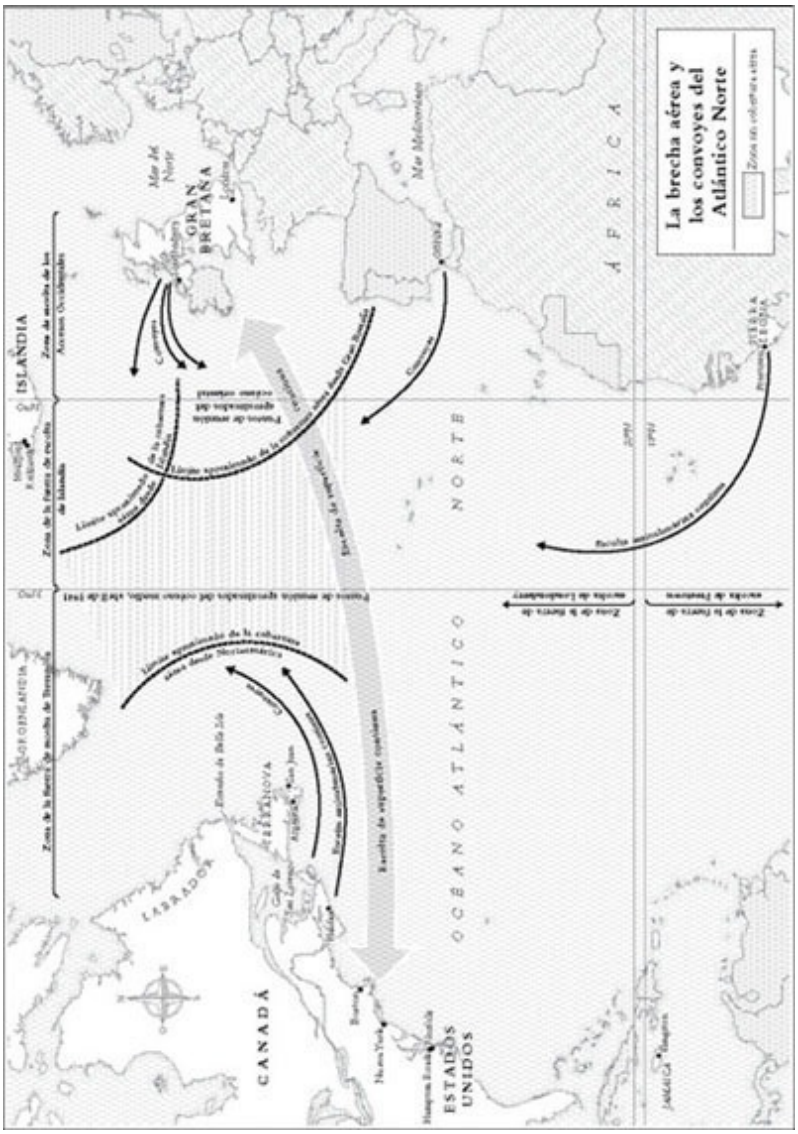
Luego estaba el desequilibrio en los servicios de inteligencia, ya que probablemente fue esta la época en la que el B-Dienst estuvo en el apogeo de su capacidad, leyendo los mensajes del Almirantazgo a un ritmo impresionante. Es cierto que los submarinos muchas veces no recibían los mensajes a ellos destinados y navegaban en la dirección equivocada, aunque en ocasiones para acabar realizando un inesperado hundimiento favorable. Pero, en conjunto, aquellas naves eran dirigidas por Dönitz de forma rigurosa y exigente; no era simplemente que estuviera a cargo de una orquesta, sino más bien que dirigía, alentaba y dinamizaba cuatro orquestas, cuatro grupos distintos de submarinos, a veces a más de mil millas unos de otros. En cambio, en ese momento concreto, parece que la información de la inteligencia aliada sobre las intenciones alemanas estaba terriblemente desfasada. Incluso cuando los mensajes descifrados de la máquina Enigma llegaron al Mando de los Accesos Occidentales, probablemente lo hicieron demasiado tarde, y aquellos retrasos se pagaron a un elevado precio en el Atlántico Norte.

Otro elemento importante, como ya hemos señalado, fue el de la cobertura aérea, o, más bien, la falta de ella. Si algo vino a confirmar la importancia geopolítica de la brecha aérea de la zona central del Atlántico, fue la ubicación geográfica de las pérdidas de mercantes aliados en los terribles meses en que 1942 dio paso a 1943. Es cierto que los submarinos alemanes también hundieron cargamentos aliados en las costas de Trinidad, Buenos Aires y el cabo de Buena Esperanza; y la ruta de Gibraltar, al estar tan cerca de las bases navales y aéreas alemanas situadas en el oeste de Francia, era constantemente objeto de ataque. Pero cuando se examina la vital línea marítima de comunicaciones entre Norteamérica y Gran Bretaña, las evidencias resultan aplastantes. La historia oficial del capitán Roskill nos proporciona un mapa de los hundimientos de los mercantes, y todos ellos se produjeron en la brecha aérea. [17]

Esta fue la zona donde se desarrolló el juego a tres bandas del convoy, las escoltas de superficie y los submarinos alemanes. Incluso un convoy débilmente escoltado y con algo de cobertura aérea durante las horas de luz diurna, como el SC-122, tenía más posibilidades durante aquellas horas que otro convoy débilmente escoltado y sin aviación en absoluto, como el HX-229. Pero ¿y si la batalla del Atlántico se convertía en un juego a cuatro bandas —barcos mercantes, escoltas navales, submarinos y

aviones— durante la totalidad del viaje? ¿Y si, tácticamente, la aviación aliada, operando tanto de día como de noche, hacía que los ataques en superficie de los submarinos resultaran simplemente demasiado peligrosos para estos?

Un cuarto factor era, simplemente, la calidad de los respectivos sistemas de armamento. El submarino clave que se desplegó en esta época, el tipo VIIC, era una nave estrecha, incómoda y muy básica, de solo 800 toneladas de peso y 67 metros de eslora, con una tripulación de 44 miembros sometidos a unas condiciones increíbles. Estaba asimismo extremadamente bien hecho y era muy fiable, y podía sumergirse con rapidez si asomaba algún problema en el horizonte. Los de otra serie posterior, el tipo IX, eran más grandes, mucho más resistentes y con una mayor potencia de fuego en superficie, pero resultaban ser naves bastante torpes si se les echaba encima una escolta británica o canadiense. Por suerte para Dönitz, en el Atlántico Norte tenía muchos de los de la clase más antigua, lo que le permitía desviar los más grandes a destinos distantes, donde podían sacar partido a sus fuerzas.



LA BRECHA AÉREA Y LOS CONVOYES DEL ATLÁNTICO NORTE

Durante la primera mitad de la guerra, casi todos los buques mercantes aliados —formaran parte de un convoy o no— que resultaron hundidos por submarinos alemanes, lo fueron en esta brecha de la zona central del Atlántico, que no sería cubierta hasta la llegada de los aviones aliados de muy largo alcance a mediados de 1943.

En cambio, el material aliado en esta etapa resultaba poco satisfactorio. A una serie de barcos de veinticinco años de antigüedad se les había añadido equipamiento nuevo en la proa o en la cubierta posterior, una solución a la desesperada hasta que llegaran nuevas naves. Casi todo era experimental, y susceptible de tener problemas desde un buen principio. Como ya hemos señalado, las escoltas perdían sus lecturas de sonar durante unos quince minutos después de haber lanzado una carga de profundidad o un torpedo. También era importante el hecho de que las armas más nuevas, que tenían un gran potencial, se tropezaban con problemas operativos, y que

debido a ello las tripulaciones de la marina británica reducían tanto su valor como su uso. Las corbetas más antiguas por lo general no tenían la gran proa de los tipos posteriores, de modo que casi quedaban sepultadas por las olas de casi treinta metros de altura del Atlántico. El hecho de no contar con los nuevos sistemas de radiogoniometría de alta frecuencia (HF-DF) constituía, obviamente, una enorme desventaja para la mayoría de los buques de guerra. Aun así, el reducido equipo de radio del *Volunteer*, que sí estaba dotado de dicho equipamiento cuando escoltó al convoy HX-229 a través del Atlántico, tuvo que elegir entre dedicar el tiempo a detectar movimientos del enemigo o a recibir preguntas del Almirantazgo llenas de inquietud, ya que no podían hacer las dos cosas. Y casi todas las escoltas más pequeñas estaban tripuladas por equipos improvisados y oficiales de la reserva de la marina británica (tanto de la reserva de militares profesionales como de la de voluntarios), muchos de los cuales hacía un año o menos que habían dejado la vida civil o la universidad; naturalmente, los oficiales navales profesionales fueron reservados para los destructores ligeros, las escuadras de cruceros y la Home Fleet. Gran Bretaña no estaba jugando sus mejores cartas, y Canadá luchaba, con extremo esfuerzo, por crear una flota de escolta de considerable tamaño prácticamente partiendo de cero. Esta tendría su momento, pero no sería la primavera de 1943.

Otros aspectos parecen menos esenciales en nuestra historia. El clima, por ejemplo, al parecer se mostró extraordinariamente neutral. Un distinguido estudioso canadiense de las batallas de convoyes, Marc Milner, cree que los defensores salieron ganando cuando el invierno dio paso a la primavera y el verano, con un clima mejor, mares más calmados y muchas más horas de luz diurna.[18] Aun así, los anales de la guerra sugieren que, cuando se libraba una batalla de convoyes en mares terriblemente encrespados o de aguas heladas, todos los combatientes —submarinos, escoltas y aviones— quedaban tan maltrechos por las tormentas que lógicamente podían dedicar menos tiempo y energías a localizar y hundir al enemigo. Unas aguas más tranquilas y un mayor número de horas de luz ciertamente ofrecían a los buques de guerra y, sobre todo, a los aviones aliados más oportunidades de detectar submarinos en la superficie, pero también proporcionaban a estos mejores condiciones para divisar el humo que delataba a los barcos mercantes. Así pues, unas condiciones meteorológicas mejores daban a todos los elementos operativos —visibilidad, detección, maniobrabilidad, potencia de fuego, etcétera— una mayor posibilidad de ser explotados por cada uno de los dos bandos.

Las desventajas con las que lidiaban los convoyes aliados a primeros de marzo de 1943 eran, pues, bastante abrumadoras: una protección naval insuficiente, escasa información de inteligencia, una cobertura aérea inexistente o mínima (e impensable de noche), además de un equipamiento pobre, defectuoso y obsoleto. En tales circunstancias, parece sorprendente que las pérdidas de barcos no fueran aún mayores. Al fin y al cabo, el HX-229 y el SC-122 apenas se hallaban en mejor posición mientras atravesaban la brecha aérea del Atlántico que el trágico y

tristemente famoso convoy ártico PQ-17, que había perdido nada menos que 23 barcos frente a los submarinos y aviones alemanes cuando se vio forzado a dispersarse estando solo a mitad de camino hacia el norte de Rusia en julio de 1942. [19]

Las turbulencias oceánicas excepcionalmente violentas de comienzos de aquella primavera de 1943 —un viejo transporte de mineral simplemente se partió en dos durante las tormentas— habían obligado a interrumpir brevemente aquel combate de boxeo. Dönitz aprovechó la oportunidad para dar un respiro a sus naves y enviarlas de regreso a sus bases francesas, mientras mandaba otras al Atlántico Sur. Los ingleses la aprovecharon para replanificar y reagruparse, por más que los planificadores del Almirantazgo lucharan por asegurar la protección de convoyes aún más distantes, como los que llevaban tropas y provisiones a través del océano Índico.

Pero a principios de abril, cuando los témpanos de hielo empezaron a disminuir, la batalla decisiva por el control del Atlántico se acercaba a su punto culminante. Por entonces, Dönitz contaba con un asombroso número de submarinos operativos (en torno a 240, con otros 185 dedicados a instrucción o en reparación), de modo que estaba en condiciones de enviar hasta cuarenta o más contra cualquier convoy determinado. También las marinas y las fuerzas aéreas aliadas habían recuperado su capacidad de combate, pero quizá el cambio más apreciable fue el que se dio en su política operativa al adoptar una postura más agresiva, tal como había propuesto el responsable del Mando de los Accesos Occidentales, Max Horton, que rápidamente obtuvo el respaldo de sus superiores en el Almirantazgo. La conclusión que había que extraer de la desalentadora experiencia de que los convoyes SC-122 y HX-229 se hubieran visto atacados desde todos lados, tal como el primer lord del mar (el jefe supremo de la marina británica), sir Dudley Pound, le explicó a la comisión ministerial de guerra antisubmarina a finales de marzo, era que «ya no podemos confiar en escapar de las flotillas de submarinos, y, por lo tanto, tendremos que luchar para hacer pasar los convoyes a través de ellas».[20] Visto retrospectivamente, esta podría ser la afirmación más importante en el contexto de la batalla del Atlántico. Sin que quizá el propio primer lord del mar llegara a apreciarlo plenamente, la decisión de que los convoyes fueran defendidos de manera mucho más enérgica, en una lucha reconocible a vida o muerte por el control de las vías marítimas, proporcionó al bando aliado un enfoque mucho más claro que el que había mantenido hasta entonces.[np10]

NUEVOS ELEMENTOS ENTRAN EN LIZA

La aseveración del almirante Pound no era solo uno de tantos llamamientos románticos y arcaicos a la fortaleza en tiempos difíciles. Desde luego habría fortaleza en los meses siguientes, pero ahora los convoyes estarían protegidos por fuerzas defensoras a las que constantemente se las dotaba de instrumentos de guerra mucho

mejores, y en mucho mayor número, que los que poseían previamente. Estos nuevos recursos redundaron en favor de los aliados y debilitaron la estrategia de Dönitz pese al gran aumento del número de submarinos a su disposición. La narración de este capítulo resulta, pues, bastante distinta de la del que se centra en la lucha por el dominio del aire sobre Alemania (capítulo 2), en que se vio de forma manifiesta que la introducción de un solo sistema de armamento cambió las tornas, o del que trata de la guerra en el Pacífico (capítulo 5), donde fue una extraordinaria sucesión de avances —la guerra anfibia del Cuerpo de Marines estadounidense, los grupos de portaaviones rápidos, los equipos de construcción de los Seabees y los bombarderos B-29— lo que dio la ventaja definitiva a Estados Unidos. Y aunque el cambio en la balanza entre las marinas alemana y aliada en la batalla de Atlántico ocurrió en un período de la guerra muy anterior al de los cambios en las campañas mencionadas, la historia del Atlántico es mucho más enrevesada. Las mejoras no llegaron según un plan maestro gradual de la oficina de Max Horton, sino que más bien pasaron a formar parte del instrumental de la marina británica de manera episódica, y algunos de los sistemas más nuevos necesitaron meses antes de llegar a encajar adecuadamente en el conjunto. Aun así, el comandante de un submarino alemán que hubiera sido enviado al sur a finales de marzo de 1943 para causar estragos en las costas de Freetown, se habría sentido completamente desconcertado por lo que habría visto al regresar a su base en Brest en julio.

Ese comandante de submarino habría tenido conocimiento de una larga y creciente lista de mejoras aliadas. El apoyo aéreo de los escuadrones del Mando Costero de la RAF y de la Real Fuerza Aérea Canadiense (RCAF) aumentaba con rapidez, aunque de manera desigual, con la llegada de escuadrones adicionales. Empezaban a aparecer nuevos portaaviones de escolta, algunos de ellos acompañados de los grupos recién formados de nuevas corbetas y fragatas. Además, un par de grupos de apoyo integrados por destructores muy rápidos habían sido liberados de la Gran Flota debido a la total inactividad de los buques de guerra pesados alemanes con base en Noruega. Por fin se estaba instalando un equipamiento de detección y de ataque más nuevo o enormemente mejorado en los navíos de escolta. Cada vez aparecían más antenas de HF-DF, incluso en las escoltas aliadas de menor tamaño, y también había hecho su aparición un fabuloso radar de 10 centímetros. Los bombarderos Wellington y Catalina, con los potentes reflectores conocidos como «luces Leigh», hacían que el golfo de Vizcaya resultara peligroso para los submarinos que salieran a la superficie. También entraban en escena las granadas Erizo, junto con unas cargas de profundidad y unos torpedos aéreos autodirigidos mucho más potentes y mejor construidos. Y, asimismo, la batalla por la información entre el B-Dienst y los descifradores de códigos de Bletchley Park se inclinaba en favor de los aliados. En suma: mientras el comandante del submarino y su tripulación disfrutaban de victorias fáciles en el sur, en el Atlántico Norte las cosas habían ido de mal en peor.

Curiosamente, el mal tiempo en el norte había ocultado durante un tiempo las

numerosas mejoras producidas en el bando aliado. Las tormentas registradas a comienzos de 1943 continuaban sin descanso, de modo que los convoyes que llegaron a zarpar a finales de marzo sufrieron enormes daños físicos; aun así, los dos principales, el HX-230 y el SC-123, lograron completar la travesía con solo un navío hundido por los submarinos. Lo mismo ocurrió con los convoyes de primeros de abril, el HX-233 y los ONS-3 y 4. El único que afrontó un ataque intenso en este período fue el HX-231, cuyas escoltas rechazaron a un grupo entero de submarinos el 5 y 6 de abril, infligiéndoles graves daños, y lograron llevar a puerto el grueso de sus cargamentos. Nada menos que 22 de los 61 navíos eran petroleros, mientras que una gran parte del resto transportaban lo que podrían calificarse como provisiones «preparatorias del día D»: camiones, tanques, aviones, lanchas de desembarco y grandes cantidades de municiones.[21] Todo esto, obviamente, fue clave. El mero hecho de llevar aquel enorme grupo de petroleros a Gran Bretaña conjuró la crisis de recursos iniciada en la isla a comienzos de 1943.

Y aún habrían de producirse mejores noticias. Los potentes vientos y las grandes olas del Atlántico Norte no amainaron, pero el estruendo del conflicto sí que lo hizo. Sorprendentemente, entre junio y mediados de septiembre de 1943 solo se perdieron 15 buques mercantes en aquellas aguas, y solo uno de ellos formaba parte de un convoy. Mientras los aliados se aprestaban a realizar nuevos avances en el Mediterráneo y a iniciar una concentración realmente masiva de hombres y municiones en Gran Bretaña en preparación para la futura invasión de Francia, un momento en que las exigencias de las campañas del Pacífico y el Sudeste Asiático se volvieron aún mayores, la crisis de los barcos de hecho se intensificó. Pero aquella era esencialmente una crisis de oferta y demanda, que a la larga se solucionaría gracias a la nueva y extraordinaria producción de la industria estadounidense, y ya no estaba relacionada con la hemorragia de buques producida en las rutas de convoyes entre Nueva York/Halifax y Clyde/Merseyside. A las decenas de miles de miembros de las tripulaciones de los barcos mercantes que por primera vez navegaban por aquellos encrespados mares sin sufrir un solo ataque, aquello debía de parecerles increíble, inexplicable y hasta un poco sobrecogedor. Se hundían más submarinos que mercantes.

El gráfico de la página 77 refleja este drástico cambio de rumbo en la batalla del Atlántico acaecido durante aquellos meses de 1943.

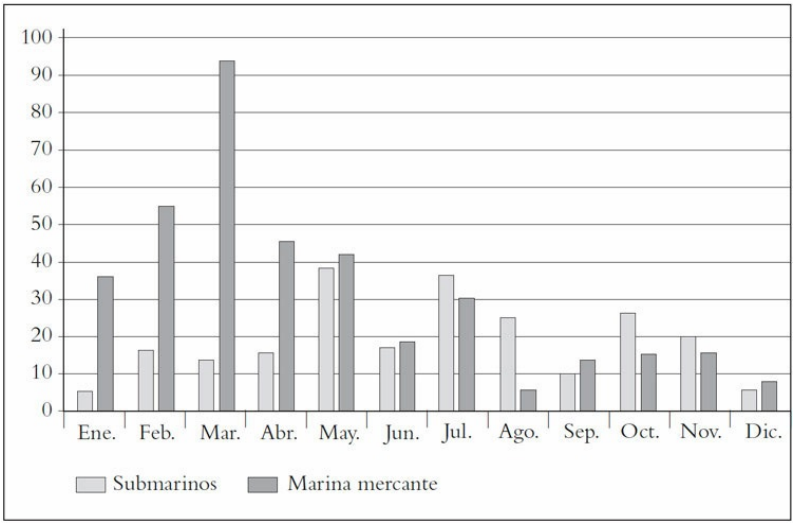
Para poder entender el que sería el más rápido de todos los cambios de rumbo producidos en las cinco grandes campañas de la Segunda Guerra Mundial, primero resulta apropiado estudiar las cruciales batallas de convoyes de mayo de 1943, especialmente la primera, dado que fue la más importante de todas. Esta se desarrolló, de manera inusual, en torno a la travesía en dirección oeste de un convoy lento, el ONS-5, que navegó desde su lugar de concentración en las inmediaciones del Clyde hasta los puertos norteamericanos entre el 23 de abril y el 11 de mayo. Con él se reanudó la saga del SC-122 y el HX-229. Esta vez ganaron los aliados, no de

una manera fácil, pero sí bastante decisiva. El mapa de las pp. 76-77 refleja la situación global.

Cuarenta y tres barcos mercantes, procedentes de cinco puertos británicos distintos, se habían reunido frente al promontorio de Cantyre con sus escoltas a finales de abril, y luego habían emprendido una ruta ortodrómica hacia el Nuevo Mundo. No llevaban demasiado cargamento, pero lo importante era que, si no regresaban a los puertos de la costa oriental de Estados Unidos, quedarían cada vez menos navíos aliados que en el futuro llevaran aceite, minerales, camiones, cereales y piezas de recambio de aviones a las islas Británicas. Asimismo, aquel era un convoyaliado donde los hubiera; además de los veintiocho navíos en los que ondeaba la bandera británica, había cinco barcos de Estados Unidos, tres de Noruega, dos de los Países Bajos, dos de Grecia y uno de Yugoslavia, Panamá y Dinamarca. El Grupo de Escolta B-7, por su parte, estaba formado por dos destructores y una fragata, dos arrastreros de salvamento y cuatro inestimables corbetas llamadas, deliciosamente, *Sunflower* («girasol»), *Snowflake* («copo de nieve»), *Pink* («clavel») y *Loosestrife* («salicaria»). El responsable de la escolta era el comandante Peter Gretton, que sentía una verdadera pasión por hundir submarinos; recientemente había vuelto del Mediterráneo, donde había recibido la Orden de Servicios Distinguidos por embestir y destrozar a un submarino italiano. Gretton había navegado y había combatido en los primeros convoyes del mar del Norte, en la segunda batalla de Narvik, en el Atlántico y el Mediterráneo, y en los desembarcos del norte de África. Acababa de recobrar el aliento tras los combates del HX-231, y después de hacerlo en el convoy ONS-5, no tardaría en seguir combatiendo en otros. Los capitanes de fragata de Nelson lo habrían reconocido de inmediato como uno de los suyos.

El convoy se dirigió hacia el noroeste, rumbo a la preciada protección de la zona situada bajo cobertura aérea aliada desde Islandia, de la que dispondría entre el 25 y el 27 de abril. A continuación rodeó por el norte al grupo de submarinos Star hacia el cabo Farewell y entró en una nueva zona de cobertura aérea, esta vez desde Groenlandia, para topar a continuación con un tiempo de perros. Hasta el momento no había habido señal alguna de la presencia de submarinos enemigos, y la única baja —aparte de los daños causados por el mal tiempo a muchos barcos— fue la retirada de algunos de los destructores, entre ellos el de Gretton, debido a la escasez de combustible (durante aquellas tormentas resultaba imposible repostar en el mar). Un indicio de hasta qué punto había empeorado el tiempo fue el hecho de que el convoy entero se viera obligado a ponerse al pairo durante un tiempo y de que los cinco destructores del 3.er Grupo de Apoyo que acudieron como refuerzo tardaran más de un día en averiguar dónde estaba. Enfrente, las escuadras de submarinos de Dönitz habían recibido instrucciones de permanecer a la espera. La noche del 4 al 5 de mayo, dos largas filas de ellos (un total de 21 submarinos, de los grupos Fink y Specht) aguardaban mientras el convoy avanzaba con penosa lentitud hacia Terranova. Uno de los sumergibles había sido atacado y hundido por hidroaviones de la RCAF

durante las horas diurnas, pero cuando cayó la noche se cambiaron las tornas.

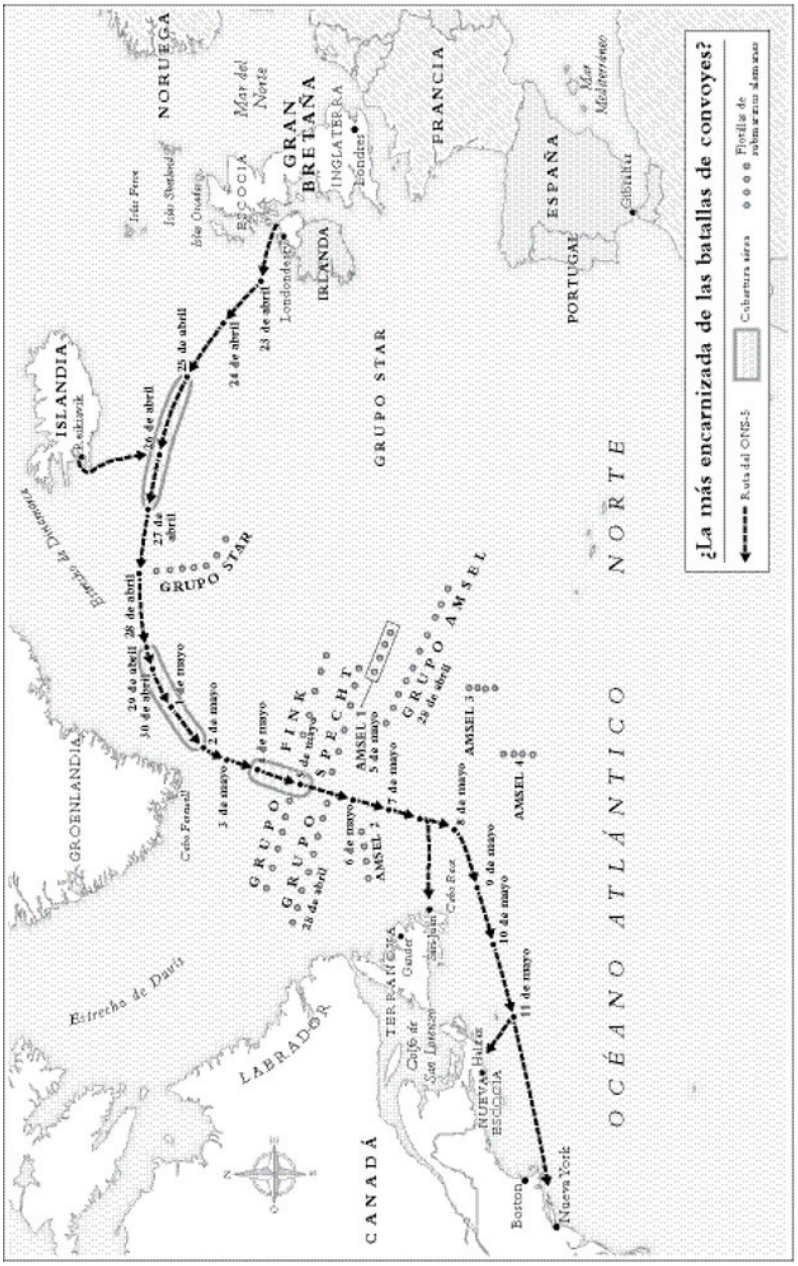


PÉRDIDAS DE SUBMARINOS FRENTE A BARCOS MERCANTES EN EL ATLÁNTICO N>ORTE

En este gráfico se aprecia muy bien el drástico incremento de las pérdidas de submarinos y el descenso de las pérdidas de mercantes aliados durante los meses cruciales de 1943.

Lo que siguió fueron dos noches y un día de una batalla naval extraordinaria. Los submarinos alemanes lanzaron un ataque tras otro sobre la pantalla de escolta, ahora debilitada; acosados por tantos atacantes, los destructores, las fragatas y las corbetas no podían hacer otra cosa que avanzar a toda máquina hacia un submarino, ahuyentarlo, lanzar algunas cargas de profundidad y luego regresar lo más rápido posible hacia el convoy. Cuatro barcos del convoy y un rezagado fueron hundidos aquella noche. Un grupo de 26 buques mercantes quedaron abandonados a su suerte, y cuando amaneció se encontraban de nuevo en una brecha aérea entre Groenlandia y Terranova. Durante el día fueron hundidos otros cuatro mercantes. La segunda fila de submarinos, mayor que la anterior, aguardaba su turno. La única acción positiva la llevaron a cabo la pequeña corbeta británica *Pink* y su intrépido teniente, Robert Atkinson, que acababa de volver al servicio después de pasar ocho meses luchando contra un fuerte mal de mar. Destinado por el comandante de la escolta a recoger a los rezagados, Atkinson no tardó en encontrarse a cargo de su propio miniconvoy, una variopinta mezcla de tres mercantes británicos, uno noruego, uno griego y uno estadounidense.[22] Dado que andaba escasa de combustible, la *Pink* pasó a navegar con una sola caldera, apagó una dinamo y empezó a racionar el agua, hasta que el grupo de Atkinson fue repetidamente atacado por el igualmente decidido U-192, bajo el mando del *Oberleutnant* Happe, y la corbeta hubo de volver a poner las máquinas a plena potencia. Durante horas, las dos naves estuvieron combatiendo, perdiendo y recuperando el contacto en numerosas ocasiones, y Atkinson se encontró con que casi se había quedado sin cargas de profundidad y con que sus nuevas granadas Erizo

simplemente no funcionaban. Tras la última andanada de cargas de profundidad de la *Pink*, Atkinson decidió que su barco debía unirse de nuevo al convoy de los rezagados, que ahora iba al menos diez millas por delante. Mientras la corbeta daba media vuelta, su tripulación oyó una enorme explosión en el agua tras ella; el U-192 había estallado. Era la primera misión atlántica de Happe, y también fue la última.



¿LA MÁS ENCARNIZADA DE LAS BATALLAS DE CONVOYES?

Una ilustración gráfica de cómo los convoyes aliados eran enviados a la ruta ortodrómica y, aun así, seguían tropezándose con las flotillas de submarinos de Dönitz. Este convoy es el ONS-5, que zarpó del Reino Unido el 21 de abril de 1943 y tuvo que luchar para abrirse paso entre sucesivas líneas de submarinos alemanes antes de llegar a los puertos canadienses y estadounidenses casi tres semanas después.

Cuando la *Pink* se reunió de nuevo con su miniconvoy, el mercante estadounidense *West Madaket* fue alcanzado por un torpedo y empezó a partirse. Tras ahuyentar a cualquier posible nuevo submarino, la siguiente tarea de la corbeta fue recoger supervivientes; ahora llevaba ya a 61 personas suplementarias a bordo. Para entonces el Mando de los Accesos Occidentales había reconocido ya al grupo de Atkinson como un subconvoy independiente y lo había reforzado con el *Sennen*, un antiguo y valioso guardacostas estadounidense que evitó nuevas tentativas de los submarinos hasta que los barcos aliados fueron rescatados por una densa niebla. El 9 de mayo, la *Pink* finalmente escoltó a sus protegidos hasta el puerto de San Juan de Terranova, y Atkinson se sentó a escribir su informe.

El grueso del convoy ONS-5 pasó la noche del 5 al 6 de mayo en una batalla épica, en la que los submarinos alemanes atacaron nada menos que 24 veces y las escoltas no cedieron un solo palmo. La *Loosestrife* estuvo rechazando tentativas enemigas durante toda la noche en el flanco de estribor del convoy. A las dos y media de la mañana se topó con el U-638, que desde solo 450 metros lanzó varios torpedos contra un costado del buque de guerra antes de sumergirse. Tras lanzarse tras la estela del submarino, la *Loosestrife* soltó una andanada de diez cargas de profundidad. La explosión fue tan cercana y violenta que los hombres de la sala de máquinas de la corbeta creyeron que había volado su propia popa. Pero no había sido así. Los mayores gritos de alegría los profirieron los 71 marinos mercantes que había a bordo de la *Loosestrife*, que acababan de ser rescatados tras hundirse sus navíos. Como señala astutamente Ronald Seth, «para las víctimas de los submarinos alemanes, la caza y destrucción de uno de los enemigos tenía un sabor especial … y si el estímulo moral desempeñó algún papel en el hundimiento del U-638, entonces los marinos mercantes de a bordo bien podían decir que habían tenido algo que ver en ello».[23]

Un día y medio antes, Horton había jugado su siguiente triunfo y había ordenado al 1.er Grupo de Escolta que se uniera al convoy. Su buque insignia, la balandra *Pelican*, no tardó en abalanzarse sobre el U-438, pero un poco antes el destructor *Oribi*, uno de los últimos del 3.er Grupo de Escolta, embistió y hundió al U-531. Prácticamente al mismo tiempo, el destructor *Vidette* atacó al U-125 con su Erizo; esta vez las granadas funcionaron perfectamente y el submarino se fue a pique. Esto satisfizo profundamente a la tripulación de la escolta; como la *Pink* y la *Loosestrife*, el *Vidette* había escoltado de cerca al convoy de un extremo a otro del Atlántico, sufriendo todas las tensiones, tormentas y peligros, y, ahora, disfrutando de los éxitos. Después de aquella noche dramática, en los días siguientes el cielo se llenó de aviones de patrulla, llegaron las escoltas canadienses, los submarinos se retiraron y los dañados y exhaustos buques de guerra se adelantaron a puerto.El *Oribi* llegó renqueando a San Juan, con la proa deteriorada por las acciones de embestida, mientras que la indomable *Pink* había navegado con solo 18 toneladas de combustible en sus tanques. Habían ganado aquella batalla.

En el cómputo final, 39 submarinos habían logrado encontrar y atacar al ONS-5, y entre todos hundieron 12 buques mercantes. Pero los aliados habían hundido siete submarinos, otros dos se fueron a pique debido a una colisión en la niebla y otros cinco resultaron muy dañados en el combate. Es más, los submarinos no solo resultaron hundidos en los combates a corta distancia (el U-638 tenía pocas posibilidades desde el momento en que se encontraba a solo 450 metros de la arremetida de la *Loosestrife*), sino que también fueron liquidados en la superficie por las patrullas aéreas estadounidenses, británicas y canadienses a no menos de 50 millas del convoy. El violento caos de esta batalla marcó el cambio de rumbo del conflicto, aunque por entonces la dureza de la guerra de convoyes hiciera difícil verlo.

En cualquier caso, si Dönitz se sintió perturbado por esas pérdidas, no lo demostró en absoluto. A mediados de mayo, y reforzadas por una oleada de nuevas naves, sus flotillas de submarinos se habían reunido de nuevo en el Atlántico Norte. Por desgracia para los alemanes, fueron apartados a un lado por las filas de buques de guerra y aviones de escolta que acompañaban al convoy SC-129. Entonces, renovando sus ataques, trataron de destruir al convoy SC-130, pero sus adversarios eran demasiado poderosos. El convoy (37 buques mercantes, con ocho escoltas de proximidad y un grupo de apoyo cercano) zarpó de Halifax rumbo al Clyde bajo el mando de Peter Gretton, que estaba furioso consigo mismo por haber tenido que retirarse a repostar en el apogeo de las batallas del ONS-5. Hay que señalar que entre las escoltas se hallaba no solo su propio destructor, el *Duncan*, sino también el patrullero *Sennen*, que había acudido en apoyo del miniconvoy de la *Pink*, el destructor *Vidette* y las corbetas *Sunflower*, *Snowflake*, *Pink* y *Loosestrife*, el equivalente a los Siete Magníficos en el Atlántico Norte.[24] Y por el momento había apoyo aéreo constante durante el día.

Así, casi cada uno de los 33 submarinos alemanes que emergieron fueron rápidamente atacados por los bombarderos Liberator y Hudson, que enviaron tres al fondo, incluido el U-954, entre cuya tripulación se encontraba el propio hijo de Dönitz, Peter. El *Duncan* ayudó a destruir a un cuarto atacante y el *Sennen* y el *Jed*, a un quinto. Increíblemente, no resultó hundido ni un solo buque mercante; sus tripulaciones oyeron ruidos distantes y observaron grandes explosiones en el horizonte, pero eso fue lo más cerca que llegaron a tener a los submarinos. A pesar de este terrible golpe, Dönitz instó a sus flotillas a reagruparse a tiempo para el siguiente gran convoy procedente de Halifax, el HX-239, pero sus instrucciones incluían la asombrosa frase siguiente, rápidamente traducida en Bletchley Park, que ahora había recuperado su capacidad para descifrar los códigos Shark:[np11] «Si hay alguien que crea que ya no es posible combatir a los convoyes, es un pelele y no un verdadero capitán de submarino».[25]

Fue más o menos en esa época cuando Horton, del Mando de los Accesos Occidentales, y los oficiales de alto rango del Almirantazgo empezaron a preguntarse si las tripulaciones de los submarinos alemanes no estarían comenzando a perder su

arrojo y su determinación. Quizá fuera así (pronto volveremos a ello), pero uno no puede por menos que preguntarse qué podía hacer incluso un decidido capitán de submarino en aquella fase de la contienda. Y ello porque, además de por las patrullas aéreas, más distantes, del Mando Costero, el convoy HX-239 estuvo acompañado durante toda la travesía por dos de los nuevos portaaviones de escolta, el estadounidense *Bogue* y el británico *Archer*, que hundieron a dos de los tres submarinos que causaron baja. El convoy llegó al Reino Unido el 25 de mayo, el mismo día que el convoy lento SC-130, que había disfrutado de protección aérea día y noche. Los aviones de muy largo alcance habían hecho 28 avistamientos de submarinos, habían atacado a diez de ellos y habían hundido dos. Los buques mercantes salieron indemnes. Aquello representaba una extraordinaria inversión de los papeles desde lo del HX-229 y el SC-122.

A finales de mayo de 1943, Dönitz, sereno y realista como siempre, evaluó los resultados del último mes —se habían perdido un catastrófico total de 41 submarinos durante aquellas cuatro semanas— y llegó a la conclusión de que el Atlántico Norte se había convertido en un entorno demasiado hostil para las tripulaciones de sus submarinos. En consecuencia, las naves serían reasignadas a las rutas entre Estados Unidos y Gibraltar y a otras zonas más lejanas, en las costas de Brasil y de África oriental o en el Caribe. En sus entradas y salidas de las bases francesas, se acercarían lo máximo posible a la costa del norte de España, evitando de ese modo la región de los Accesos Occidentales. Sin duda el gran almirante no estaba derrotado, pero necesitaba tiempo para pensar y para poner submarinos más nuevos, con mejor equipamiento, en manos de sus capitanes. Aunque no sabía en absoluto cómo lo habían hecho, podía ver que las fuerzas aliadas habían dado un inmenso salto adelante tanto en el arte de la detección como en su capacidad de destrucción.

¿QUÉ FUE LO QUE CAUSÓ EL CAMBIO DE RUMBO?

Habrían de pasar otros doce meses, casi exactamente, antes de que muchos de aquellos mismos escuadrones de aviones y navíos de escolta aliados estuvieran patrullando las playas de Normandía, de modo que quedaba todavía mucho camino por recorrer. Pero este es un momento tan bueno como cualquier otro para iniciar un análisis más detallado de la creciente hegemonía aliada en el Atlántico. El primer factor, y probablemente el más importante, es por fuerza la aviación. La Segunda Guerra Mundial fue la primera en toda la historia de los conflictos humanos en que la potencia marítima se vio decisivamente afectada por la potencia aérea. Sin esta última, no se podía gozar del dominio absoluto en la primera.

El mejor testimonio de este hecho procede de Dönitz. Aunque él personalmente fuera un nazi devoto y antipático, los apuntes diarios del Libro de Guerra de su oficina eran notablemente sinceros y sobriamente analíticos, independientemente del rumbo que tomara la batalla del Atlántico. Sus informes confidenciales a Hitler sobre

las crecientes dificultades que afrontaban los submarinos alemanes eran claros y honestos. Así, pese a su desesperado mensaje a los comandantes de sus submarinos (antes mencionado), estaba ya escribiendo una evaluación desapasionada del cambio de rumbo justo cuando los convoyes HX-239 y SC-130 entraban en aguas territoriales aliadas. En su entrada del 24 de mayo de 1943 anotaba que «la fuerza aérea enemiga desempeñó, por lo tanto, un papel decisivo … Esto puede atribuirse al creciente uso de aviones con base en tierra y en portaaviones combinado con la ventaja de la localización por radar».[26] Y años después de la guerra, Dönitz escribiría en sus memorias que el principal problema había sido que «Alemania libraba la guerra en el mar sin un brazo aéreo».[27] Era como boxear con un solo puño.

El incremento de la potencia aérea aliada en el Atlántico adoptó dos formas. La primera fue el advenimiento de los aviones de muy largo alcance (VLR) que operaban desde bases ubicadas en la costa, principalmente los extraordinariamente robustos bombarderos B-24 Liberator, de construcción estadounidense, pero también los B-17 Fortalezas Volantes y los elegantes hidroaviones Catalina, además de los resistentes Wellington y Sunderland, de construcción británica. Pero fueron los Liberator de largo alcance los que primero marcaron la diferencia. La segunda fue la aparición de portaaviones de escolta construidos ex profeso para tal fin, de velocidad y potencia de fuego modestas en comparación con los portaaviones de las clases *Essex* e *Illustrious* (véase el capítulo 5), pero muy apropiados para acompañar a un convoy atlántico; sus aviones podían patrullar los mares en un radio de muchas millas, y, como los bombarderos VLR, llevaban todo un arsenal de armas especialmente diseñadas para destruir submarinos. Rearmados y reabastecidos de combustible en los portaaviones durante la noche, al alba estaban de nuevo listos para despegar y contener, y posiblemente hundir, a los submarinos enemigos. Como indica su nombre, la misión de estos portaaviones era escoltar a los convoyes, concretamente de Halifax a Liverpool.

Todo este fenómeno de la «potencia aérea en el mar» llega a resultar tan ubicuo en la Segunda Guerra Mundial que es fácil darlo por sentado, pero de hecho constituye uno de los aspectos más importantes y novedosos de todo el conflicto. Dönitz debía de saberlo desde el principio, y es difícil no sentir cierta compasión por la mala mano que le tocó cuando se convirtió en comandante en jefe de la marina alemana a principios de 1943; tenía unos cuantos navíos de guerra de superficie enormemente caros y demasiado pesados (pero no portaaviones), todos ellos fuertemente constreñidos por la geografía, y una fuerza de submarinos (que no dispondría de demasiada ayuda de la Luftwaffe hasta que ya fuera demasiado tarde) que no solo tenía que combatir a los buques de guerra enemigos, sino también esquivar a los aviones que se acercaran en rápido y mortífero vuelo.

Es imposible no insistir lo suficiente en lo que esto significó para la lucha en el Atlántico Norte. Las tripulaciones de los submarinos de Dönitz se vieron enfrentadas

a toda una serie de contramedidas aliadas cuando la primavera de 1943 dio paso al verano y el otoño; el enemigo poseía unos sistemas de detección y destrucción enormemente mejorados contra los que hasta el más moderno de los submarinos tenía cada vez menos probabilidades de éxito. Pero sobre todo, no obstante, estaba el factor de la constante cobertura aérea de los convoyes y la creciente posibilidad de que un submarino alemán fuera atacado incluso cuando estaba en tránsito, en la superficie, quizá a cientos de millas de un convoy. Los aviones siempre habían tenido la ventaja de la velocidad y del factor sorpresa sobre los navíos de superficie. Ahora esa ventaja se había complementado con la precisión y la capacidad letal de las nuevas armas. Pero, sobre todo, ahora los aviones tenían mayor autonomía. A mediados de 1943, un Liberator VLR podía acudir en ayuda de un convoy en mitad del Atlántico a 1.200 millas de su base aérea, lo que representaba una mejora extraordinaria. Pero ya mucho antes, a finales de mayo de 1941, el acorazado alemán *Bismarck* fue detectado mientras se dirigía a Brest por un Catalina del Mando Costero con base en Islandia, a mil millas al norte. El hecho de que el *Bismarck* fuera alcanzado por un avión torpedero y hundido cuatro días después vino a confirmar los prejuicios de Dönitz con respecto a los buques pesados de superficie, pero la mayor lección de 1941 fue esta: sin potencia aérea, el control de los mares resultaba precario, de hecho imposible, incluso para los submarinos.[np12]

No parece que ningún alto mando se diera cuenta de ello antes de que se iniciara la Segunda Guerra Mundial. Tanto la marina británica como la alemana se vieron mermadas en sus recursos por la existencia de cuerpos aéreos independientes diseñados para objetivos esencialmente terrestres: la Luftwaffe, que se centraba en el apoyo aéreo táctico al ejército, el bombardeo de alcance medio y, cada vez más, la defensa aérea del Tercer Reich; y la RAF, dominada por la obsesión del Mando de Bombardeo por destruir la base industrial de Alemania y socavar la moral pública del enemigo, hasta el punto de que solo a partir de 1935 el Mando de Caza empezó a recibir más recursos para la defensa del territorio nacional a corta distancia. La asignación de recursos aéreos del Tercer Reich resultaba cuando menos comprensible si se partía de la base (como hicieron los generales y almirantes alemanes) de que las conquistas de Hitler se harían por tierra y la diplomacia del Führer lograría que el imperio británico se mantuviera neutral. Las preferencias de la RAF resultarían desastrosas para una nación insular cuya supervivencia dependía tanto del comercio oceánico de largo alcance. En 1939, el Brazo Aéreo de la Flota (FAA, por sus siglas en inglés) no solo se veía limitado por no poder contar con aeronaves específicamente adaptadas a los portaaviones, como tenían las marinas estadounidense y japonesa, sino que además el Mando Costero de la RAF —el responsable de patrullar las rutas marítimas desde bases terrestres— era una especie de Cenicienta en comparación con los recursos aéreos proporcionados a otros cuerpos.

En cambio, en los niveles intermedios, al menos en el bando británico, hubo un extraordinario nivel de iniciativa a medida que la importancia de la potencia aérea en

el mar iba aumentando poco a poco. El brillante y agresivo Peter Gretton señala en sus memorias que los oficiales del Mando Costero asistieron a ejercicios navales, incluso a una travesía oceánica completa desde el Clyde hasta Terranova, y que los capitanes de la marina británica participaron en vuelos; él mismo afirma haber volado en todos y cada uno de los tipos de aviones de patrulla que hubo entre 1940 y 1943. Pero ¿de qué servía esa valiosa experiencia si los escuadrones de aviones no estaban ahí para ser desplegados? Para el mariscal del aire Harris, nombrado comandante en jefe del Mando de Bombardeo en junio de 1942 con la tarea específica de intensificar la campaña aérea contra la industria alemana, desviar sus preciados escuadrones de bombarderos de largo alcance al Mando Costero (esto es, a la batalla del Atlántico) era, como él mismo dijo muchas veces, «picotear en los márgenes del poder enemigo … de buscar agujas en un pajar».[28] Solo las fuertes presiones de los jefes de Estado Mayor forzaron cierta reasignación de recursos; en ese sentido, el general George Marshall e incluso King supieron apreciar mucho más que Harris la absoluta necesidad de destinar aviones VLR a la brecha aérea del Atlántico en la primavera de 1943. Dönitz no tuvo tanta suerte, o al menos no antes de que el Führer ordenara el apoyo adicional de la Luftwaffe en las batallas del golfo de Vizcaya, más avanzado aquel mismo año.

El cierre de la brecha aérea no se produjo porque algún gran personaje lo decretase. Fue el equipo de ingenieros aéreos, principalmente canadienses, que a comienzos de 1943 desmontó un compartimento de bombas de un B-24 Liberator, lo sustituyó por depósitos de combustible suplementarios y, con ello, creó finalmente un avión capaz de alcanzar la brecha transatlántica. Fueron los científicos que diseñaron unas espoletas mucho más eficaces para las cargas de profundidad aliadas, de modo que explotaran de modo más fiable. Fue la combinación de científicos y fabricantes de armamento estadounidenses que produjeron un torpedo autodirigido acústico lanzado desde el aire —apodado Fido—, diseñado específicamente para buscar y destruir submarinos enemigos sumergidos.[29] Fueron los grupos que estuvieron detrás de la creciente eficacia de los detectores HF-DF. Fueron los diseñadores de los torpes pero maravillosos portaaviones de escolta de la clase *Bogue*, y los equipos de dirección de los astilleros de Tacoma que aceleraron su construcción en un momento crítico. Y, por último, fue el personal de las formidables academias de entrenamiento de Escocia, Irlanda del Norte y Terranova que enseñó a miles de civiles novatos e inexpertos a convertirse en miembros profesionales de tripulaciones de aviones y a asumir responsabilidades muy serias en medio de una feroz batalla atlántica.

En las primeras etapas de la guerra, era raro que un avión con base en tierra hundiera a un submarino alemán, y tampoco se disponía de portaaviones de escolta. A partir de 1943, el número de hundimientos aéreos de submarinos alemanes e italianos aumentó de manera espectacular y pasó a superar constantemente a los realizados por los buques de guerra aliados. Entre junio y agosto de 1943, cuando los submarinos alemanes abandonaron el Atlántico Norte y pasaron a rondar las costas de Zanzíbar y

Montevideo, fueron perseguidos por los Liberator y Catalina. A finales de 1943, un total de 79 submarinos fueron hundidos por acciones hostiles en aguas distantes, 58 de ellos por la aviación aliada. Ni siquiera en medio del océano Índico hubo escapatoria. Durante todo el año 1943 se hundieron un total de 199 submarinos, 140 de ellos por la aviación aliada, una proporción que se mantendría durante casi todo el resto de la guerra.[30]

Esto nos lleva, pues, a la cuestión de la capacidad de destrucción. Desde la perspectiva alemana, solo un sistema de armamento importaba: el torpedo. Esta era, y probablemente todavía siga siendo, el arma naval más ubicua y destructiva de los tiempos modernos. Los torpedos podían ser disparados desde barcos pequeños, barcos grandes y todo tipo de aviones. Durante la épica caza del *Bismarck*, el acorazado fue alcanzado por un torpedo lanzado por un biplano Swordfish, atacado durante toda la noche por destructores británicos que siguieron lanzándole torpedos, y finalmente hundido por los torpedos del crucero pesado británico *Dorsetshire*. Pero, sobre todo, esta era el arma apropiada para los submarinos. Cada torpedo moderno era por lo general lo bastante potente como para abrir un boquete en el costado de un navío enemigo. Normalmente, este proyectil iba a suficiente velocidad como para evitar que fuera desviado o detenido durante su trayectoria. Cuando un submarino se acercaba lo bastante a un convoy para poder disparar una andanada, sus capacidades destructivas —como hemos visto— eran enormes. En consecuencia, la tarea clave de las escoltas de un convoy, ya fueran de superficie o aéreas, era impedir de entrada que los submarinos enemigos lanzaran sus torpedos al grupo de buques mercantes. La posterior introducción de torpedos acústicos o autodirigidos, o de submarinos alemanes mucho más sofisticados cerca del final de la guerra, no alteró este hecho básico.

La principal arma de contraataque aliada, la carga de profundidad, era un instrumento de guerra menos fiable, al menos en sus primeras fases de desarrollo. Para empezar, no era un explosivo de contacto. La teoría, que resultaba bastante verosímil, era que si estos grandes dispositivos en forma de bidón podían lanzarse más o menos en la zona donde se había descubierto un submarino, su fuerza explosiva (ampliada por el hecho de estar bajo el agua) destrozaría las junturas de la nave. Resultaba un arma atractiva porque el lanzador de cargas de profundidad podía montarse en la cubierta posterior incluso de un barco de pequeño tamaño, como las corbetas, los patrulleros y las balandras, además de los grandes destructores y fragatas. Era también, obviamente, el arma principal de todas las patrullas aéreas antisubmarinas (hasta que, en una fase posterior de la contienda, pudieron lanzar también torpedos acústicos). Sus principales desventajas fueron rápidamente identificadas al avanzar el conflicto: el buque de guerra tenía que navegar hasta el punto donde se había detectado el objetivo, y eso podía dar a un comandante de submarino que estuviera alerta el tiempo suficiente para sumergirse en las profundidades (y el Almirantazgo británico tardó bastante tiempo en llegar a darse

cuenta de la velocidad y profundidad a las que un submarino podría sumergirse); las espoletas de proximidad tenían que activarse en el último momento en función de la profundidad estimada del submarino, y, por otra parte, las explosiones submarinas distorsionaban las lecturas del ASDIC. Sin embargo, la carga de profundidad era el arma más terrible para las tripulaciones de todos los submarinos; esperar a la siguiente explosión —y la caza podía prolongarse durante días— era una experiencia increíblemente estresante. En conjunto, y pese al hecho de que, como media, se necesitaban varios cientos de cargas de profundidad para hundir un submarino alemán sumergido, esta fue la principal arma destructora de submarinos, debido a que se usó durante toda la guerra, tanto por la aviación como por los buques de guerra, y a que su eficacia fue mejorando con el tiempo.[31]

Otro artilugio distinto era el «Erizo» (Hedgehog), conceptualmente tan sencillo que uno se pregunta por qué no se fabricó durante la Primera Guerra Mundial o en una fase muy anterior de la segunda. Esta arma consistía en un lanzador de granadas de múltiples cabezas que se disparaban hacia delante del barco; normalmente, lo que se hacía era desmontar la torreta de proa con cañones de 101 mm e instalar en su lugar este terrible dispositivo. Tenía varias ventajas sobre la carga de profundidad, y los comandantes de escolta aliados acogieron con gran entusiasmo su implantación generalizada en 1943, a pesar de que al principio hubo muchos problemas técnicos. Realmente reducía el tiempo necesario para disparar contra el enemigo. A diferencia de la carga de profundidad con espoleta de proximidad, explotaba por contacto —alcanzara al submarino o no—, y, con una descarga de 24 granadas lloviendo sobre el desesperado submarino, las probabilidades de alcanzarlo eran bastante elevadas. Además, no distorsionaba las lecturas del sonar. Una vez realizado el disparo, la tripulación podía observar con orgullo las filas de espitas vacías, que tenían un aspecto muy similar a las puntiagudas espinas de un erizo.[32]

El artífice de la idea fue en este caso una pequeña unidad del Almirantazgo británico denominada Departamento de Desarrollo de Armas Diversas (DMWD, por sus siglas en inglés). Su personal, integrado principalmente por científicos, oficiales navales y militares retirados, constituía un grupo de personajes de lo más excéntrico, pero que se planteaban objetivos muy serios. En el verano de 1940, la posición estratégica británica era bastante desesperada, sus recursos eran escasos y sus fuerzas armadas estaban maltrechas. Bajo la inspiración de Churchill, la nación pretendía seguir luchando por todos los medios posibles. No era de extrañar que una sociedad que había crecido con las novelas de H. G. Wells y Julio Verne, o con revistas con títulos tales como *Amateur Mechanics* («Mecánica Popular»), produjera ahora un inmenso número de inventos de ciudadanos normales y corrientes destinados a ayudar a derrotar a Hitler. La mayoría de ellos eran realmente absurdos. Pero algunos podían presuntamente, con muchas modificaciones, acabar resultando útiles después de todo. Escudriñar todas aquellas extrañas propuestas, y añadir asimismo las suyas propias, era precisamente la tarea del DMWD. Aquellos esfuerzos pudieron revertir

en la maquinaria de guerra británica porque existía un sistema científico-tecnológico que permitía convertir las nuevas ideas en realidades.[33]

Entre el personal del DMWD se contaba el teniente coronel Stewart Blacker, que en 1942 tenía cincuenta y tantos años, pero que se había interesado por los artefactos explosivos ya desde que era estudiante en Bedford. El primer éxito de Blacker, cuando acababa de entrar en la adolescencia, fue su tentativa de emular a una escala más modesta los morteros que utilizaba el ejército japonés contra las defensas rusas durante la guerra de 1904-1906. Montando un tosco cañón (con una tubería bajante circular) y «tomando prestado» un poco de pólvora negra, Blacker logró enviar su proyectil —una pelota de croquet— al invernadero del director de la escuela, a 270 metros de distancia. Así nació su carrera. Durante la Primera Guerra Mundial sirvió en la artillería. En 1940 había bosquejado el diseño de una espita activada eléctricamente para propulsar una granada desde un mortero. El posterior trabajo del DMWD amplió el arma, convirtiéndola en un anillo de múltiples morteros. Luego se interpusieron toda clase de obstáculos burocráticos, más la creación en otra parte de un mortero rival de disparo frontal, mucho menos logrado. Por un golpe de suerte, el propio Churchill presenció una de las primeras pruebas del arma durante una visita a una base de armamento experimental en las inmediaciones de su casa de campo, Chartwell House, lo que insufló nueva vida al proyecto.[np13] Aun así, este se vio afectado por varios retrasos, así como por la falta de un buen entrenamiento para el manejo de aquella nueva arma tan poco ortodoxa; en 1943, un gran número de atemorizadas tripulaciones hubieron de ser llevadas de nuevo a las bases de entrenamiento de Tobermory o Loch Fyne para ser «recicladas». De modo que no fue hasta mediados de 1943 cuando la «bombarda Blacker» entró realmente en pleno funcionamiento.

Hacia el final de la guerra, los erizos habían destruido cerca de cincuenta submarinos enemigos, lo que bien valía un invernadero o dos. Sus sustitutos más sofisticados, los sistemas de armamento denominados «Calamar» (Squid) y «Limbo» (cuyos proyectiles podían penetrar a mayor profundidad y de hecho buscar al submarino), agregaron una docena o más a ese total. De manera en absoluto sorprendente, los sistemas Calamar todavía se utilizan, en una versión enormemente mejorada, en las marinas actuales.

La tercera mejora, en el bando aliado, se produjo en la forma de detectar al enemigo, especialmente a través del radar. En su versión más sencilla, la detección significaba que un submarino descubriera a un convoy aproximándose (o el humo que emitía), o que un avión o barco avistara a un submarino distante, aunque, una vez detectado, el submarino podía sumergirse y desaparecer de nuevo de la vista. Gracias al nuevo equipamiento acústico, un submarino alemán podía asimismo oír el siempre agradable sonido de las hélices de un convoy aproximándose, o el sonido, más alarmante, de una corbeta acercándose con rapidez. Para los adversarios del submarino, también el sonar seguía siendo el instrumento acústico clave para

localizar otro dispositivo artificial bajo las aguas. Sin embargo, la temperatura del agua podía diferir enormemente de un lugar a otro y crear barreras acústicas, y la presencia de afilados icebergs cercanos era una auténtica pesadilla para los ingenieros de detección. Más que ninguna otra cosa, el descubrimiento de Dönitz —derivado de sus propias experiencias como tripulante de submarino en la Primera Guerra Mundial — de que los submarinos alemanes podían neutralizar el sonar aliado simplemente atacando en superficie vino a proporcionar una gran ventaja a los nazis. Un grupo de ocho, diez o veinte submarinos navegando sigilosamente en la superficie hacia un convoy a la luz de la luna, o un solo submarino liquidando a los cargueros estadounidenses a su paso por la iluminada costa de Florida, simplemente confundían atodos los sistemas de detección submarina. Puede que el sonar funcionara bien, pero solo cuando las condiciones eran las apropiadas.

El cambio de estrategia de Dönitz implicaba que los submarinos alemanes tenían que ser identificados en la superficie, y antes de que lanzaran sus ataques. Las escoltas de los convoyes tenían que saber dónde estaban los atacantes, a qué distancia, cuántos eran y cuál era su línea de ataque. Si se sabía todo eso, podía emprenderse la defensa de los buques mercantes. Se podía hacer frente a los submarinos, y, con el armamento adecuado, ahuyentarlos o quizá hundirlos.

No fue realmente hasta 1943 cuando las marinas aliadas pasaron a contar con sistemas cada vez más eficaces de detección en superficie, el primero de los cuales fue el mecanismo táctico de identificación por ondas radioeléctricas HF-DF que ya hemos mencionado antes; pero estaba también el inestimable sistema de rastreo de largo alcance del Almirantazgo británico, que permitió leer hasta los propios mensajes de Dönitz (siempre que se descifraran a tiempo). Este tipo de radiogoniómetro se había montado al principio de la guerra en la costa este de Inglaterra, a fin de localizar emisores de radio alemanes al otro lado del mar del Norte. No fue demasiado difícil reducir el tamaño del aparato e instalarlo en buques de guerra a partir de mediados de 1943. La radiogoniometría de alta frecuencia (HF-DF, o *Huff-Duff*, como la llamaban los marineros aliados) era relativamente sencilla y fiable, y funcionaba bien dentro del radio de acción que se necesitaba. Podía captar las señales de radio de un submarino alemán cercano, lo que posibilitaba llevar una escolta al flanco amenazado para iniciar un contraataque, pero también podía detectar el tráfico de radio submarino hasta una distancia de 15 millas, permitiendo que el Almirantazgo, que era el que leía los mensajes enemigos de largo alcance, cambiara de rumbo el convoy y/o le destinara mayor apoyo naval y aéreo aliado. Aún hoy parece bastante insólito que Dönitz permitiera a sus comandantes de submarino charlar tanto, aunque también él pecaba de lo mismo. Aunque podía pasar que los aliados no lograran entender los mensajes propiamente dichos hasta que Bletchley Park los descifrara, sí que resultaba fácil identificar la posición del submarino que los transmitía si estaba cerca de un convoy. Cuando un equipo de trazado de rutas del Almirantazgo recibía informes de sus comandantes de escolta diciendo, pongamos

por caso, que había ocho submarinos formando una flotilla, podía enviarse una alerta a las fuerzas británicas que hubiera en la zona. En una reflexión sobre el resultado de las cruciales batallas de convoyes de marzo de 1943, Rohwer identifica la HF-DF como «decisiva».[34]

El radar centimétrico supuso un avance aún mayor, posiblemente el mayor de todos. Puede que la HF-DF identificara las emisiones de radio de un submarino situado a 20 millas del convoy, pero la corbeta o el avión enviados en aquella dirección seguían necesitando localizar un objetivo pequeño como era una torre de mando, quizá en medio de la oscuridad o de la niebla. Las gigantescas torres de radar erigidas en la costa sudeste de Inglaterra para alertar al Mando de Caza de los ataques de la Luftwaffe durante la batalla de Inglaterra no podían reproducirse en mitad del Atlántico, simplemente porque las estructuras eran demasiado grandes. Lo que se necesitaba era una versión en miniatura, pero su fabricación había desafiado todos los esfuerzos británicos y estadounidenses por razones físicas y técnicas básicas: no parecía haber ningún dispositivo capaz de contar con la potencia necesaria para generar los impulsos de microondas necesarios a fin de localizar objetos mucho más pequeños que, pongamos por caso, una escuadrilla de bombarderos Junkers que se acercara a través del canal de la Mancha, pero que, a la vez, fuera lo bastante reducido como para poder instalarlo en un pequeño navío de escolta o en el morro de una aeronave de largo alcance. Previamente se había instalado el denominado «radar aire-superficie de vigilancia marítima» (ASV, por sus siglas en inglés) en la aviación aliada, pero en 1942 los detectores Metox alemanes habían dotado a los submarinos de un sistema para detectar rápidamente su presencia. Hacía falta un nuevo avance, y a finales de la primavera de 1943 el problema había sido solucionado con la introducción del radar de 10 centímetros (más tarde de 9,1 centímetros) en los aviones de reconocimiento aliados y hasta en las humildes corbetas de la clase *Flower*; equipados con este dispositivo, ahora podían detectar la torre de mando de un submarino a varias millas de distancia, de día o de noche. En aguas tranquilas, el radar podía llegar a captar hasta un periscopio. Desde la perspectiva de los aliados había una ventaja adicional, y era que ninguno de los sistemas alemanes podía detectar un radar centimétrico operando contra ellos.[35]

¿De dónde provenía este radar centimétrico? En muchos relatos de la guerra, este simplemente «aparece»; Liddell Hart no es peor que muchos otros al señalar: «Pero el radar, en la nueva longitud de onda de 10 centímetros que los submarinos no podían interceptar, seguramente fue un factor muy importante».[36] Hasta entonces, todos los esfuerzos de los científicos para crear un radar miniaturizado con la potencia suficiente habían fracasado, y los asesores de Dönitz creían que era imposible; de ahí que los buques de guerra alemanes se limitaran a llevar instalado un primitivo radar para artillería en lugar de un sistema de detección propiamente dicho. El avance clave se produjo en la primavera de 1940 en la Universidad de Birmingham, más concretamente en los laboratorios de Mark Oliphant (el mismo alumno del gran físico

Ernest Rutherford), cuando los jóvenes científicos John Randall y Harry Boot, que trabajaban en un modesto edificio de madera, finalmente lograron ensamblar un magnetrón.

Este objeto en forma de platillo poseía una asombrosa capacidad para detectar pequeños objetos metálicos, como la torre de mando de un submarino alemán, y además necesitaba una antena mucho más pequeña para realizar tal detección. Y lo más importante de todo: la carcasa del dispositivo no se resquebrajaba ni se fundía debido a la extrema energía emitida. Más tarde, aquel mismo año, se llevaron a cabo importantes pruebas en el organismo británico denominado Establecimiento de Investigación en Telecomunicaciones (TRE, por sus siglas en inglés), situado en la costa de Dorset. A mediados de verano el radar fue capaz de captar el eco de un ciclista que circulaba a lo lejos en el acantilado, y en noviembre siguió el rastro de la torre de mando de un submarino de la marina británica que navegaba a lo largo de la costa. Irónicamente, el equipo de Oliphant había encontrado su primera pista en unos artículos publicados sesenta años antes por el gran físico e ingeniero alemán Adolf Herz, que había concebido la idea original de un marco metálico lo bastante robusto como para albergar una máquina que enviara impulsos de energía muy grandes. Randall había estudiado radiofísica en Alemania en la década de 1930 y había leído los artículos de Herz durante aquel período. A su regreso a Birmingham, él y otro joven estudioso simplemente aprovecharon piezas de un chatarrero para montar el dispositivo.

Casi de manera inevitable, el desarrollo de este nuevo artefacto se topó con algunos problemas: presupuestos bajos, instalaciones de investigación insuficientes y una comprensible concentración de los esfuerzos de la mayoría de los científicos británicos en encontrar mejores formas de detectar ataques aéreos alemanes contra el territorio nacional. Pero en septiembre de 1940, en el apogeo de la batalla de Inglaterra, y mucho antes de que Estados Unidos entrara oficialmente en la guerra, llegó a este último país la denominada «misión Tizard» para hablar de cooperación científica. Entre muchos otros dispositivos, esta misión llevaba consigo un prototipo de magnetrón que entregó a los asombrados estadounidenses, quienes de inmediato se dieron cuenta de que aquello superaba con mucho todos sus intentos de resolver el problema de la miniaturización del radar. Tanto su producción como las pruebas para mejorarlo se iniciaron a pleno rendimiento, tanto en los Laboratorios Bell como en el recién creado Laboratorio de Radiación del Instituto Tecnológico de Massachusetts. Aun así, hubo toda clase de retrasos —¿dónde se podía encajar el equipo y a su operador en un Liberator?, ¿dónde se podían instalar las antenas?—, de modo que no sería hasta los críticos meses de marzo y abril de 1943 cuando los escuadrones de aviones plenamente equipados con el dispositivo comenzaran a unirse a las fuerzas aliadas en la batalla del Atlántico.

Pronto todo el mundo clamaba por contar con un radar centimétrico: para las escoltas, para los portaaviones, para el control de artillería de los acorazados… La

destrucción del crucero de combate alemán *Scharnhorst* en las costas del cabo del Norte el día de San Esteban de 1943, cuando el navío fue primero detectado por el radar centimétrico de los cruceros británicos y luego destruido por la artillería controlada por radar del acorazado *Duke of York*, representó la confirmación apropiada del valor de una máquina que había sido montada inicialmente en un cobertizo de Birmingham. Al final de la guerra, la industria estadounidense había producido más de un millón de magnetrones, y en su libro *Scientists Against Time* («Científicos contra el Tiempo»), de 1946, James Baxter calificaría el magnetrón como «el cargamento más valioso jamás traído a nuestras costas» y «el objeto más importante del programa de préstamo y arriendo inverso».[37] Como un pequeño aunque magnífico beneficio adicional, los barcos que lo utilizaban podían detectar balsas y botes salvavidas aun en la noche más oscura y en la más densa de las nieblas diurnas. Muchos marineros aliados y del Eje serían rescatados de ese modo.

A esta lista de instrumentos de detección cruciales que llegaron en 1943 cabría añadir la creación de un peculiar ex piloto de la Gran Guerra, Humphrey de Verd Leigh, quien concibió un avión de patrulla dotado de potentes reflectores (denominados en honor suyo «focos Leigh») que con su imponente resplandor cazarían y paralizarían a los submarinos alemanes que recargaran sus baterías de noche. Leigh había inventado, probado y pagado el reflector de su bolsillo, solventando los problemas técnicos (incluido el vuelo con los prototipos), pero luego le costó mucho conseguir el apoyo del Ministerio del Aire, que retrasó al menos durante un año su uso general en la aviación aliada. Sin duda, los comandantes de los submarinos alemanes que cruzaban el golfo de Vizcaya de noche desearían que se hubiera retrasado para siempre.[38]

Aunque cada uno de ellos se hubiera desarrollado por separado, al juntarse, los focos Leigh, las variantes cada vez más mejoradas de HF-DF, el magnetrón y el torpedo autodirigido aerotransportado se convirtieron en piezas que interactuaban en una plataforma única como un bombardero Sunderland. Ello redujo sobremanera las posibilidades de un submarino de escapar a la detección, el ataque y la destrucción.

En comparación, la competencia entre los descifradores de códigos de Bletchley Park y sus archirrivales del B-Dienst parece un factor menos decisivo en la batalla del Atlántico una vez que se realiza un detallado análisis de las cruciales batallas de convoyes de 1943. Desde luego, fue mucho menos importante de lo que sugiere la mayor parte de la literatura popular sobre los descifradores de códigos. Desde las primeras revelaciones, en torno a 1970, hasta la época actual, el público lector se ha sentido fascinado por la idea de que antes de la guerra las fuerzas armadas alemanas poseían un artefacto mecánico superinteligente que podía convertir todos los mensajes e informes en un galimatías indescifrable de símbolos que solo podían ser interpretados si el receptor disponía de una máquina similar para descifrar dichos documentos. Y aún se ha sentido más fascinado al saber que, en un emplazamiento considerado de alto secreto, los británicos, ayudados primero por los polacos y más

tarde por un contingente estadounidense, disponían de máquinas capaces de leer aquellos mensajes; al menos hasta que los alemanes empezaron a realizar transmisiones más encriptadas, lo cual frustró a los descifradores de códigos de Bletchley Park durante meses hasta que lograron descifrar también el nuevo sistema. Igualmente emocionante resultaba el hecho de que el propio B-Dienst de Dönitz estuviera haciendo lo mismo, leer los códigos del Almirantazgo británico. Y en el Pacífico, los servicios estadounidenses de descifre de códigos leían mensajes militares y diplomáticos japoneses gracias a sus sistemas Magic y Purple. Sin duda, aquí residía un nuevo modo de entender el resultado de la guerra, una explicación definitiva de por qué ganaron los aliados.

Pues no precisamente. No hay que subestimar el papel extraordinariamente importante de la guerra de inteligencia que se libró entre las potencias del Eje y la Gran Alianza, pero hemos de reconocer que en el plano operativo el equipo Ultra no podía hacer más, y, en consecuencia, tampoco hay que sobrevalorarlo. Dependiendo de las habilidades de cada bando a la hora de ocultar sus propios mensajes y leer los del enemigo, el descifre de códigos ofrecía información vital que permitía el posicionamiento previo de fuerzas de cara a una batalla inminente. Tanto el bando alemán como el aliado se beneficiaron enormemente de su capacidad para leer los mensajes del otro. Aun en el caso de que un sistema de descifre funcionara de manera imperfecta, no cabe duda de que un tuerto posee una ventaja inestimable si su adversario es ciego. Es cierto que en 1942 los británicos perdieron su capacidad de leer los mensajes de Dönitz (o, al menos, tardaban mucho más en descifrarlos), mientras que el B-Dienst proporcionaba al gran almirante alemán información prácticamente inmediata sobre los convoyes aliados; en los sombríos meses de finales de 1942 y principios de 1943, eso significaría mucho.

Pero ¿y si los convoyes estuvieran mejor protegidos y los británicos pudieran ver tan bien como los alemanes? Entonces las cosas serían muy distintas. Considérese, por ejemplo, la situación de mediados de mayo de 1943, cuando cada uno de los dos bandos leía bastante rápidamente el tráfico del otro y enviaba la nueva información a sus fuerzas en el mar. Cuando se produjeron las grandes batallas (del 7 al 14 de mayo) en torno a los convoyes HX-237 y SC-129, la guerra de la inteligencia había alcanzado un notable nivel de sofisticación, de golpe y contragolpe, de modo que ninguno de los dos bandos llevaba la delantera durante mucho tiempo. Lo mismo ocurriría una semana después en relación con la lucha que rodeó al convoy HX-239 en su ruta de Halifax al Clyde. Primero, el B-Dienst detectó la posición y el rumbo de aquel gran grupo de buques mercantes. Poco después, los criptógrafos británicos leían los mensajes Shark de Dönitz dando instrucciones para preparar una emboscada con una flotilla de submarinos, de modo que el Mando de los Accesos Occidentales ordenó a los convoyes que cambiaran de rumbo. Pero entonces el B-Dienst leyó aquellas señales y redirigió al grupo de submarinos —formado nada menos que por 22 de ellos— hacia nuevas posiciones de ataque. Sin embargo, por desgracia para los

sumergibles, en aquel momento se tropezaron con las numerosas fuerzas aéreas y marítimas aliadas en el Atlántico. El nuevo portaaviones de escolta estadounidense *Bogue* destruyó el U-569, mientras que los aviones del portaaviones británico *Archer*, ahora equipados con cohetes, hundieron el U-752. No hubo pérdidas de barcos mercantes.[39] Lo cierto, pues, es que Ultra ayudó, pero nunca podría haber ganado por sí solo las reñidas batallas de convoyes. Cuando los ingleses decidieron luchar para que los convoyes atravesaran las líneas de submarinos, la victoria se decantó en favor del bando que tenía el armamento más sofisticado y potente, no del que mejor descifraba mensajes.

Ahora podemos entender cómo estos grandes avances en los sistemas de detección y destrucción aliados interactuaron con los otros dos factores anteriormente mencionados, el número y la moral. Cuando, a mediados de marzo de 1943, el británico *Volunteer* era el único de los buques de guerra de escolta del convoy HX-229 que estaba dotado de HF-DF, momento en que sus operadores de radio tenían que repartir su tiempo entre detectar submarinos o recibir órdenes del Almirantazgo, pero no podían hacer ambas cosas a la vez, su potencial era limitado. Pero cuando, unos seis meses después, todas las escoltas estaban equipadas con HF-DF, los aliados obtuvieron una ventaja enorme, y lo mismo ocurrió con la implantación de las comunicaciones por radio de onda corta entre buques de guerra. De modo similar, cuando había únicamente unos cuantos aviones operando al máximo de sus fuerzas solo unas cuantas horas cada uno en mitad del Atlántico, los submarinos se beneficiaban enormemente de ello. Pero cuando pasó a disponerse de escuadrones enteros de aviones de muy largo alcance que operaban desde bases en las Shetland, Irlanda del Norte, Islandia, Groenlandia y Terranova (y, desde mediados de 1943, las Azores), y cuando se pudo empezar a patrullar el golfo de Vizcaya durante toda la noche con aviones equipados con radares centimétricos, focos Leigh, cargas de profundidad, torpedos acústicos y hasta cohetes, los submarinos de Dönitz no tuvieron un momento de reposo. Un solo portaaviones de escolta como el británico *Archer* era una visión agradable para un convoy, pero no podía afectar demasiado al equilibrio táctico. A finales de 1943, con una docena de portaaviones de escolta en el mar, la situación había cambiado por completo.

Apenas es de extrañar, pues, que los mensajes descifrados en el marco de la operación Ultra indicaran un fuerte descenso en la moral de las tripulaciones de los submarinos después de las batallas de mayo de 1943, ni tiene nada de sorprendente que las recomendaciones de Dönitz parecieran más desesperadas. Aunque contaba con más submarinos que en ningún otro momento anterior, ahora eran menos los que lograban sacar el máximo partido de sus ataques y más los que informaban de daños y regresaban a la base. Muchas de sus tripulaciones fueron hechas prisioneras por los aliados mientras sus destrozadas naves se hundían poco a poco bajo las olas. El capitán Herbert Werner, que fue comandante de submarino durante aquella larga guerra, escribiría más tarde unas conmovedoras memorias; su título, *Ataúdes de*

hierro, lo dice todo.[40]

LOS ÚLTIMOS GOLPES

La abrumadora importancia de la potencia aérea se vería de nuevo confirmada durante las dos siguientes etapas de esta historia: las ofensivas aéreas de los aliados en el golfo de Vizcaya y el fracaso de los ataques submarinos a los convoyes estadounidenses con destino al norte de África. Estos dos campos de batalla estaban geográficamente separados, pero los combates se desarrollaron en ambos aproximadamente en los mismos meses de 1943 y en muchos aspectos fueron interdependientes, puesto que, si los submarinos que trataban de dirigirse hacia el oeste sin ser detectados pasando por el norte de España podían ser destruidos en ruta, eso significaba que sobrevivirían menos de ellos para atracar a los convoyes estadounidenses en Gibraltar o para avanzar aún más lejos. Y si las escoltas estadounidenses en la ruta del norte de África podían machacar a las flotillas de submarinos de Dönitz tan ferozmente como lo habían hecho antes las flotas predominantemente británicas y canadienses en el Atlántico Norte, eso significaba que, en cualquier caso, habría menos submarinos que regresarían a sus bases francesas.

Los submarinos alemanes podían cruzar el golfo de Vizcaya navegando en superficie o sumergidos, y hacerlo de día o de noche, lo cual les planteaba un problema de índole táctica y técnica. Si navegaban sumergidos, su velocidad era mucho menor, sus baterías se agotaban más deprisa (lo que seguramente no contribuía a elevar la moral de la tripulación) y, aun así, podían ser detectados por el sonar de un buque de guerra enemigo. Por otra parte, si navegaban en superficie podían llegar antes a las aguas del Atlántico, aunque con una probabilidad mucho mayor de ser detectados por un radar enemigo, y en ese caso correrían un grave riesgo de ser atacados por la aviación o por una nave de superficie justo cuando eran más vulnerables. Además, en el segundo semestre de 1943 Bletchley Park estuvo mucho más acertado a la hora de leer los códigos navales alemanes, y de hacerlo más rápidamente, que el B-Dienst en readaptarse a las mejoras del cifrado aliado.

Estos problemas vinieron a complicarse aún más por el hecho de que los aviones y las escoltas de superficie aliados se habían transformado, gracias a las numerosas innovaciones tecnológicas anteriormente descritas, en unas terribles máquinas de destrozar submarinos. No era solo que ahora los aliados estuvieran desplegando los nuevos grupos de apoyo integrados por potentes balandras y destructores ligeros junto con los portaaviones de escolta construidos ex profeso, sino que, además, se daba el caso de que las herramientas básicas del arsenal aliado —más bien lentas y pesadas—, como las corbetas de la clase *Flower* o los aviones de alcance medio tales como los Wellington, los Hudson y los Sunderland, estaban experimentando constantes mejoras. En 1940-1941 las corbetas estaban mal armadas y mal equipadas,

y se comportaban terriblemente mal frente a las gigantescas olas del Atlántico Norte. (Un observador estadounidense creía que sus tripulaciones deberían cobrar lo mismo que las de los submarinos porque las naves parecían estar más de la mitad del tiempo bajo el agua.) A partir de 1943, aquellos barcos, junto con los nuevos tipos de corbetas y fragatas que poco a poco vinieron a reemplazarlos y que fueron especialmente diseñadas para el Atlántico, contaban con una potencia mucho mayor, equipos de detección y destrucción más completos, una proa más alta, y mucho más espacio para las numerosas funciones del comandante. En los navíos más grandes se reemplazó uno de los cañones delanteros por un Erizo; las cargas de profundidad eran mucho más potentes y llevaban temporizadores mejorados, y de la superestructura brotaban toda clase de antenas, no solo la de la radio, sino también la de la HF-DF y todo el equipo del radar de 10 centímetros.

La misma metamorfosis la experimentó el Wellington, un bombardero bimotor robusto pero básico, en un principio diseñado por Barnes Wallis para realizar incursiones en las zonas occidentales de Alemania. En 1943, bajo el Mando Costero de la RAF, se había convertido en una asombrosa máquina acústica, con el dorso, los lados y el morro erizados de antenas. Su armamento podía incluir un cañón de disparo frontal, cohetes, cargas de profundidad más eficientes y hasta los nuevos torpedos acústicos. De noche, cuando su radar lo llevaba lo bastante cerca de un submarino alemán que estaba en la superficie, sus enormes focos Leigh tomaban el relevo y luego se desataban los infiernos contra el submarino.

Si algo caracterizaba a Dönitz era su espíritu de lucha, de modo que en 1943 los astilleros alemanes producían más submarinos que nunca, los cuales todavía podían llegar al Atlántico dando un rodeo por rutas que pasaban por las brechas aéreas de Groenlandia, Islandia y las Feroe. Consciente ya de que la potencia aérea aliada era clave, en el otoño de 1943 Dönitz también convenció a Berlín de que proporcionara mucho más apoyo que antes a sus submarinos en el golfo de Vizcaya. De hecho, tan graves se volverían en aquel período los ataques aéreos alemanes contra los escuadrones antisubmarinos del Mando Costero que la RAF, a su vez, se vería obligada a asignar cazas nocturnos Beaufighter y Mosquito a su protección. Asimismo, una serie de submarinos fueron equipados con armamento antiaéreo mucho más pesado, incluidas piezas de artillería antiaérea de cuatro cañones, dado que Dönitz también alentaba a sus capitanes a combatir hasta el final en la superficie si podían. Por último, también la propia Luftwaffe se estaba equipando con torpedos acústicos, al igual que los submarinos más nuevos; a finales de agosto, la aviación alemana llevó a cabo sus primeros ataques con bombas planeadoras sobre dos de los grupos de escolta.[41]

Así, aparte de la reducción del número de ataques en el Atlántico Norte a partir de junio de 1943, no es que los combates en torno a los convoyes se volvieran menos agitados ni las flotillas de submarinos alemanes, menos peligrosas. Las acciones individuales eran tan feroces como siempre. Un Sunderland que volvía a casa a través

del golfo de Vizcaya fue atacado por nada menos que ocho Junkers Ju-88, derribó tres de ellos y logró aterrizar en las playas de Chesil Beach, en Dorset, con solo tres motores; el apodo con el que los alemanes denominaban al Sunderland era «el puerco espín volante». Poco después se produjo una encarnizada batalla superficie-aire entre cinco submarinos alemanes, que navegaban en grupo en la superficie a través del golfo, y cuatro Mosquito polacos (en esta fase de la contienda había escuadrones británicos, estadounidenses, australianos, polacos, canadienses y checos).[42] Algunos de los aviones se estrellaron contra los submarinos, ya que los intercambios de disparos entre dos enemigos decididos incrementaban claramente esa posibilidad. De vez en cuando, los supervivientes de alguna combinación de buques mercantes, escoltas, aviones y submarinos podían estar en sus balsas y botes salvavidas en las mismas aguas y ser recogidos por el mismo barco de salvamento. Las embestidas eran frecuentes, y casi parece que entre algunos capitanes de destructores fue la forma de ataque preferida; con ello se aseguraban de aplastar a la nave enemiga, y probablemente también conseguían tres semanas de permiso en casa por reparaciones.

Pero la velocidad y ferocidad de estos episodios no podían disfrazar el hecho de que «las marinas y las fuerzas aéreas aliadas … disfrutaban por fin de la fortaleza apropiada en la clase de barcos y aviones adecuados, estaban entrenadas de cara a una elevada eficacia y equipadas con un completo arsenal para localizar y destruir submarinos».[43] Los niveles de entrenamiento habían ido aumentando constantemente, y, en cualquier caso, para entonces muchos de los grupos navales y escuadrones aéreos aliados tenían una considerable experiencia, que muchísimas veces redundaba en beneficio suyo. Cuando, a mediados de octubre, tuvo lugar una gran batalla en torno a los convoyes ON-206 y ONS-20, sus buques mercantes y escoltas de proximidad contaron con el respaldo nada menos que de tres escuadrones de Liberator sumamente competentes (los 59, 86 y 120) y de un grupo de apoyo a las órdenes de Gretton que incluía, una vez más, el *Duncan*, el *Vidette*, la *Sunflower*, la *Pink* y la *Loosestrife*. Se perdió un buque mercante y se hundió a cinco submarinos alemanes.

Parece ser que al capitán Johnny Walker y su 2.º Grupo de Escolta, que operaban a mayor distancia que el apoyo a la escolta de proximidad, se les dio prácticamente vía libre para dedicarse a su absorbente pasión, hundir submarinos, a los que a veces acechaban durante días. Por entonces Walker había perfeccionado su «ataque subrepticio», en el que solo un miembro de su grupo dejaba activo su emisor/receptor ASDIC y luego se mantenía a una distancia prudente de un submarino sumergido, cuyo capitán no era consciente de que las otras naves, con su ASDIC apagado, se estaban situando silenciosamente por encima de él, dirigidas por la radio del barco de control. En otras ocasiones, Walker hacía que sus balandras —*Starling*, *Wild Goose*, *Cygnet*, *Wren*, *Woodpecker* y *Kite*— avanzaran en columna y arrojaran sus cargas a la vez, como una descarga de artillería en tierra. De las dos escuelas de pensamiento

estratégico en torno a la guerra de convoyes, Walker no pertenecía definitivamente a la que defendía que lo importante era solo que los buques mercantes llegaran a casa sanos y salvos. Sus instrucciones operativas al 2.º Grupo de Escolta, conservadas después de la guerra por la Asociación de Antiguos Alumnos del Capitán Walker en su base natal de Liverpool, rezan: «Nuestro objetivo es matar, y todos los oficiales deben desarrollar plenamente el espíritu de la ofensiva despiadada. Independientemente de cuántos convoyes podamos conducir sanos y salvos, si no liquidamos submarinos alemanes habremos fracasado».[44] Walker predicaba con el ejemplo: su pequeño grupo hundió al menos veinte submarinos a partir de 1943, y él recibió la Orden de Servicios Distinguidos la asombrosa cantidad de cuatro veces antes de su prematura muerte por agotamiento en 1944.

Las tácticas del gato y el ratón adoptadas por Walker formaban parte de un plan más extenso del Almirantazgo británico. El lector recordará como, durante las batallas de convoyes de comienzos de 1943, los navíos de escolta como el *Vidette* y la *Pink* tenían que renunciar a perseguir a un submarino debido a la perentoria necesidad de proteger a su grey. En los críticos meses de marzo a junio de 1943, el Departamento de Investigación Operativa del Almirantazgo británico realizó un detallado análisis estadístico de todos los combates producidos entre submarinos alemanes y escoltas aliadas en los dos años anteriores.[45] Descubrió que, si un buque de guerra perseguía a un submarino que se sumergía con rapidez realizando solo unos pocos ataques, las posibilidades de ahuyentar al enemigo eran muchas. Si la nave de superficie podía mantener la persecución, quizá perdiendo el contacto por sonar para luego recuperarlo al cabo de una hora o así, y especialmente si podía quedarse allí lanzando cargas de profundidad en seis o más ataques a lo largo de más de noventa minutos, entonces las pérdidas de submarinos se incrementaban notablemente. Aquí residía, pues, la base estadística de la creación de los grupos de apoyo, al menos si estos permanecían en la zona general de los convoyes y no salían a buscar una aguja en un pajar. Horton siempre fue consciente de este hecho, y solo la escasez general de barcos de superficie había impedido que se formaran mucho antes grupos como el de Walker. Pero aquellas cifras del Departamento de Investigación Operativa ciertamente identificaban de un modo patente el dilema de Dönitz. Sus naves solo podían interrumpir el flujo de provisiones aliadas a Europa si estaban dispuestas a enfrentarse a los convoyes, pero, a partir de julio de 1943, hacerlo entrañaba una posibilidad cada vez mayor de ser detectadas por los grupos de apoyo aéreos y de superficie, y perseguidas hasta el final.

Si para los submarinos alemanes era difícil, casi imposible, enfrentarse a Walker, apenas resultaba menos peligroso para ellos atacar a los grupos de portaaviones de escolta estadounidenses en las rutas de Gibraltar y el norte de África. Aunque la marina de Estados Unidos había entrado en la guerra antisubmarina con una lamentable falta de preparación, había aprendido deprisa (y a pesar de que la guerra del Pacífico requería mucho más su atención y sus recursos). En 1943 salió de los

astilleros de Tacoma, Washington, un verdadero torrente de nuevos portaaviones de escolta, pequeños pero potentes, cuyas tripulaciones aéreas y navales fueron sometidas a un entrenamiento intensivo, y que luego atravesaron el canal de Panamá para formar el núcleo de las escoltas del enorme número de tropas estadounidenses que, junto con municiones y otras provisiones, fueron enviadas al escenario mediterráneo en el contexto de las invasiones de Sicilia e Italia. Los tres primeros de la clase *Bogue* —el propio *Bogue*, el *Core* y el *Card*— contaban con unas tripulaciones aéreas particularmente agresivas y competentes; en una especie de variante de los ataques subrepticios de Walker, dos de sus aviones ametrallaban a un submarino en la superficie, ocultando con ello el hecho de que se acercaba un tercer avión con bombas o torpedos autodirigidos. La historia naval oficial de Roskill registra que en 1943 los aviones del *Bogue* hundieron seis submarinos alemanes en aquellos combates de Gibraltar, y que las bajas totales causadas por los aviones y las escoltas de proximidad del *Card* fueron aún más elevadas: al menos diez submarinos alemanes, y quizá también un undécimo.[46]

En general, durante la guerra los portaaviones de escolta destruyeron muchos menos submarinos enemigos que los aviones con base en tierra; no obstante, su papel a la hora de alejar a los submarinos de los convoyes del Atlántico Norte en los críticos meses de la primavera y principios del verano de 1943 fue importante, y su protección del flujo de tropas y productos estadounidenses al norte de África y el Mediterráneo resultó absolutamente inestimable. Más tarde, en el mismo año 1943, algunos portaaviones de escolta fueron destinados a tender emboscadas a los submarinos alemanes que se reunían en los puntos de reabastecimiento de combustible en el Atlántico central. Aunque a la inteligencia naval británica le atormentara el riesgo de que se detectara su fuente de información Ultra —¿cuántas veces podía pasar por una coincidencia que los aviones estadounidenses aparecieran en medio del océano justo cuando un submarino alemán estaba repostando combustible en el buque nodriza?—, sin duda los ataques destruyeron un porcentaje desproporcionadamente elevado de submarinos en repostaje, dejando a las naves regulares con un nivel peligrosamente bajo de carburante y obligadas a volver antes a la base.

De aquellas funestas tendencias la flota submarina alemana jamás pudo recuperarse. Aunque en los cinco primeros meses de 1944 reanudó sus ataques contra los convoyes aliados, incluida una renovada serie de asaltos a las rutas del Atlántico Norte con todas las probabilidades en contra, nunca podría volver a alcanzar la proporción de éxitos de sus años de gloria de 1942 y comienzos de 1943. Su fracaso resultó evidente, de manera espectacular, el propio Día D. Allí, como veremos en el capítulo 4, el equilibrio de fuerzas —en el aire, en el mar e incluso en algunas de las playas en disputa— fue totalmente desproporcionado. No solo los pocos escuadrones de la Luftwaffe enviados por el alto mando alemán fueron puntualmente destruidos, sino que ocurrió lo mismo con los «ataúdes de hierro» de la Kriegsmarine; Werner

relata como a él y a un grupo de comandantes de submarino con gran experiencia, sorprendidos al verse refrenados a primeros de junio, se les ordenó luego luchar contra los desembarcos del Día D, incluido embestir a los barcos enemigos como kamikazes. Nada podría haber estado más lejos de la auténtica vocación de un submarino. Cinco de las ocho naves que recibieron esa orden fueron destruidas en aquellos vanos ataques; otras tres pudieron regresar con dificultad, dañadas y avergonzadas.[47] El control aliado de los cielos y de los mares era completo, y entre junio y agosto de 1944 los submarinos de Dönitz hundieron solo cinco navíos durante la mayor invasión anfibia de todos los tiempos (uno de los barcos hundidos fue, por desgracia, la corbeta británica *Pink*).

Pero el fracaso de los submarinos en su intento de paralizar, o siquiera socavar, la Operación Overlord no era solo el indicio de un desequilibrio de poderes en el ámbito local táctico. Era también una prueba de que, independientemente de cuáles hubieran sido sus notables y sostenidos éxitos previos, los submarinos alemanes habían sido incapaces de parar la gigantesca oleada de tropas, municiones, combustible, alimentos y todos los demás productos vitales que se enviaban del Nuevo al Viejo Mundo. Los submarinos habían hecho todo lo posible —sus «ases», como Kinzel, eran combatientes extraordinarios—, pero habían sido derrotados por un contraataque bien organizado y dotado de armamento múltiple iniciado a mediados de 1943. Gracias a las nuevas fuerzas aliadas, los convoyes lograron llegar a su destino cada vez con menos daños; gracias a que sufrieron menos daños, la fortaleza insular de Gran Bretaña se convirtió en una enorme plataforma de lanzamiento para la invasión de Europa, y gracias a que dicha invasión se produjo sin graves (o siquiera demasiados) trastornos, cuando los ejércitos aliados pudieron seguir avanzando y penetrar en el Tercer Reich, los días de los submarinos alemanes estaban contados. Sus bases, ya fuera en el oeste de Francia o en el norte de Alemania, serían capturadas desde tierra.

Es cierto que en 1944 y comienzos de 1945 el complejo militar-industrial alemán todavía producía docenas y docenas de submarinos más nuevos y más grandes. Asimismo, los científicos alemanes trabajaban en algunos tipos de submarinos notablemente avanzados (los brillantes diseños de Hellmuth Walter y el Tipo XXI o *Elektroboote*), lo que suscitó la preocupación del Almirantazgo británico durante todo el último año de la guerra en Europa. La flota de submarinos de Dönitz seguía recibiendo y enviando nuevas naves todavía en abril de 1945, pese a la intensificación del bombardeo aliado de los astilleros donde se construían y de las rutas de suministro por ferrocarril. Los submarinos alemanes lucharon hasta el mismo final, impresionante y ferozmente. Dado que dejaron poca huella en el incesante flujo de hombres y municiones que cruzaron el Atlántico —y en el otoño de 1944 las nuevas divisiones estadounidenses pudieron navegar directamente hasta Francia—, su historia se desvanece en un segundo plano en la mayoría de las historias de la Segunda Guerra Mundial. Sin embargo, el período de enero a abril de 1945 presenció

algunos de los duelos más encarnizados producidos entre los submarinos alemanes y sus perdurables enemigos: el Mando Costero de la RAF, la marina británica y sus equivalentes canadienses.

Pero aquellos duelos ya no se libraron por el control de las rutas atlánticas, sino que fueron disputas acaecidas principalmente en el mar del Norte y en aguas costeras británicas y canadienses. No fueron combates fáciles, ya que los submarinos eran ahora mucho más difíciles de detectar cuando estaban en aguas costeras, poseían un armamento mucho más sofisticado y a menudo navegaban en la superficie en pequeños grupos para disfrutar de una mayor protección. En un momento dado, varios escuadrones de aviones Typhoon «rompetanques» de la RAF que daban apoyo a la campaña militar en los Países Bajos y el noroeste de Alemania fueron de hecho desviados para reforzar la lucha de los Beaufighter y Mosquito del Mando Costero contra submarinos que combatían a muerte en superficie cerca del banco Dogger y de Jutlandia. Pero los combates aéreos no son batallas de convoyes, y en los cinco últimos meses de la guerra solo se perdieron 46 mercantes aliados en todo el mundo (una séptima parte de la cifra de 1942); como de costumbre, la mayor parte de aquellas pérdidas fueron de barcos que navegaban en solitario en lugar de formar parte de un convoy. En cambio, fueron destruidos otros 151 submarinos. Durante toda la guerra, el porcentaje de víctimas entre las tripulaciones de submarinos fue de un asombroso 63 por ciento, o un 76 por ciento si se incluye a los marinos hechos prisioneros. Ninguna otra gran fuerza militar de las que participaron en la contienda se acercó siquiera a esas terribles cifras de pérdidas.[48]

Lo importante aquí no es que las fuerzas submarinas alemanas fueran demasiado escasas desde cualquier punto de vista, sino que habían resurgido demasiado tarde para ganar la campaña clave del Atlántico central. El imponente poder de sus enemigos siguió aumentando, y, sitiados en aquellos últimos meses tanto desde el oeste como desde el este, los submarinos alemanes, como le ocurría al propio Tercer Reich, no tenían a donde ir. El último acto para aquella orgullosa fuerza fue la rendición. Cuando las tropas británicas alcanzaron puertos de submarinos como Flensburgo en mayo de 1945, encontraron filas y filas de submarinos, o bien amarrados en los embarcaderos, o bien sobresaliendo parcialmente del agua, hundidos por los bombardeos aliados o por sus propios marineros. Muchas tripulaciones hundieron deliberadamente sus submarinos cerca de la costa en lugar de obedecer la orden de entregarse. En todos los océanos, las naves alemanas se dirigieron a los puertos aliados haciendo ondear una bandera negra en señal de rendición, o bien a puertos neutrales para ser sepultadas allí. Resulta irónico que la orden final de abandonar la lucha y rendirse pacíficamente, redactada por el Almirantazgo británico el 8 de mayo de 1945, viniera del hombre que Hitler había designado como su sucesor, el gran almirante Karl Dönitz.

CONSIDERACIONES FINALES

¿Es la historia de la batalla del Atlántico otro ejemplo más, aunque muy famoso, de una victoria lograda simplemente por la fuerza bruta? Muchos historiadores, casi hipnotizados por la asombrosa producción de nuevos barcos mercantes en los astilleros estadounidenses a partir de 1942 —en conjunto, entre 1939 y 1945 los astilleros angloamericanos produjeron navíos por un total de 42,5 millones de toneladas—, creen que sí.[49] En este capítulo hemos tratado de infundir algo de cautela ante tal presupuesto.

Es evidente que las ventajas materiales estuvieron del lado de los aliados desde el verano de 1943, aunque la constante capacidad de los submarinos de Dönitz para hundir buques mercantes se mantuviera intacta y tanto Horton como Slessor sintieran que no podían relajarse frente a aquel enemigo tan formidable, ni siquiera cuando las probabilidades les resultaban más favorables a ellos. Churchill tenía razón cuando hablaba del «usoapropiado de una fuerza abrumadora». Las cifras significaron mucho, pero la mera cantidad no podría haber conducido a la victoria sin la presencia de otros dos ingredientes vitales: organización y calidad. Sin ellos, las directrices estratégicas de los máximos responsables no eran nada (al fin y al cabo, Mussolini emitía frecuentemente grandes órdenes estratégicas, pero ¿con qué resultado?). Tampoco se podía esperar que los hombres de la parte baja de la cadena de mando ganaran un solo combate con un submarino, por no hablar de una batalla en defensa de un convoy que durara toda una semana, si no contaban con los instrumentos de detección y destrucción apropiados, y si no estaban correctamente organizados de modo que dichos instrumentos pudieran utilizarse con eficacia.

En esta historia concreta vemos repetidas veces cómo el «uso apropiado» de los recursos se tradujo en esfuerzos que proporcionaron a las fuerzas de primera línea los instrumentos para ganar, y cómo aquellas victorias en el Atlántico y otros mares más distantes inclinaron constantemente la balanza global de la campaña en favor de los aliados y, por ende, en pro de la gran estrategia de enero de 1943. También podemos identificar repetidas veces dónde las aplicaciones más novedosas se convirtieron en puntos de inflexión: dónde una determinada idea se hizo realidad, qué personas y/u organizaciones fueron las responsables, y cómo sus avances afectaron directamente al campo de batalla.

Entre aquellos numerosos avances, aquí hemos descrito cuatro: la llegada de bombarderos de muy largo alcance y fuertemente equipados que podían escoltar a los convoyes en todo momento; el radar centimétrico y los sucesivos papeles que desempeñaron el equipo original de la Universidad de Birmingham, la misión Tizard y, después, los Laboratorios Bell y el Laboratorio de Radiación del MIT; el mortero Erizo, desde el sueño de un estudiante peculiar, pasando por el inusual Departamento de Desarrollo de Armas Diversas del Almirantazgo británico, hasta su uso en el mar por parte de las escoltas aliadas, y, por último, la creación de los agresivos grupos de apoyo a los convoyes que, bajo el mando de comandantes como Gretton y Walker,

unieron el nuevo armamento a las tácticas de caza más eficaces que habían desarrollado. No todos estos participantes eran «ingenieros» propiamente dichos, pero todos ayudaron a fraguar la victoria aliada.

Así se alcanzó el primer objetivo operativo de la declaración de Casablanca, aunque nadie entre el personal de planificación occidental pudiera ver sus ganancias ni siquiera a finales de 1943. La campaña estratégica aérea contra Alemania había fracasado durante todo aquel año. Los planes para una invasión de Francia se posponían repetidamente en la medida en que las dificultades y complejidades de una operación tan vasta se volvían más desalentadoras, sobre todo para los jefes británicos. La campaña mediterránea se desarrollaba con excesiva lentitud. La del Pacífico central se hallaba todavía en sus primeras etapas, y todas las operaciones del Pacífico sudoccidental o del sudeste Asiático eran penosamente lentas. Solo en la trituradora que fue la batalla de Kursk, en el verano de 1943, pudo verse otro atisbo de que se estaban cambiando las tornas en contra de Alemania. En las grandes extensiones del Atlántico, y en los infinitos campos de Rusia occidental y Ucrania, se produjeron los primeros indicios del *Götterdämmerung*, las señales de que, tras años de brutal conflicto, el curso de la Segunda Guerra Mundial estaba cambiando en favor de la Gran Alianza.

2

Cómo obtener el dominio del aire

Pues me sumergí en el futuro, hasta donde ve el ojo humano,
vi la Visión del mundo, y todas las maravillas que vendrán;
vi los cielos rebosantes de comercio, mercantes de velas mágicas,
pilotos del crepúsculo púrpura, descendiendo con costosos fardos;
oí los cielos rebosantes de gritos, y llovía un espantoso rocío
de las aéreas flotas de las naciones luchando en el azul primordial.

LORD ALFRED TENNYSON, «Locksley Hall»

En las primeras horas de la mañana del 14 de octubre de 1943, una flota de 291 bombarderos B-17 (Fortalezas Volantes) estadounidenses despegó de varios aeródromos situados en las llanuras del este de Inglaterra e iniciaron su largo viaje con la misión de arrojar bombas sobre las ciudades de Schweinfurt y Ratisbona, sedes respectivamente de los fabricantes de artículos tan cruciales para la industria de guerra alemana como los rodamientos y los cazas Messerschmitt. Los observadores que contemplaron su despegue y ascensión a los cielos fueron testigos de la que probablemente sería la mayor demostración de poder militar del siglo XX> (ni siquiera las bombas atómicas podrían compararse en cuanto al número de vidas destruidas). Y fueron también testigos de la que sería una misión caracterizada por el fracaso y por el número de pérdidas innecesarias. No era la primera vez que aquellos escuadrones atacaban Schweinfurt (el 17 de agosto se había realizado una incursión previa), pero sí que iba a ser la última durante bastante tiempo.

Entre los casi tres mil aviadores que volaron aquel día se encontraba Elmer Bendiger, un antiguo periodista reconvertido en navegante. Treinta y siete años después, y tras visitar un campo de amapolas en Inglaterra que antaño lindaba con su base de la USAAF, publicó su relato sobre aquel día.[1]

Bendiger, como escritor profesional, tenía talento para las palabras («La capa de nubes se detuvo cerca de la costa inglesa, y el Canal resplandeció. La blanca espuma se encrespaba sobre las olas azules»), de modo que sus lectores tienen que asegurarse de que no se pierden la esencia de su dura narración entre su mágico lenguaje. Los cazas de escolta P-47 Thunderbolt eran «como ángeles radiantes», pero después de Aquisgrán hubieron de alabar y volver a casa debido a su limitado radio de acción. Solo entonces —como no podía ser de otro modo—, Adolf Galland, jefe del cuerpo de cazas alemanes y, como Dönitz, un profesional de pies a cabeza, lanzó una oleada tras otra de ataques aéreos; una vez que cada escuadrón de cazas Focke-Wulf y Messerschmitt completaba su misión, regresaba al aeródromo más cercano, repostaba, se rearmaba y despegaba de nuevo. Por más que, asombrosamente,

algunos B-17 lograron pasar y bombardear los objetivos previstos, la verdadera cuestión de las incursiones de Schweinfurt y Ratisbona pasó a ser no tanto qué ocurría con la producción de rodamientos alemana como cuántas Fortalezas Volantes podían ser derribadas.

Resultó que aquel día se perdieron 29 Fortalezas antes de que pudieran alcanzar sus objetivos y otras 31 de regreso a casa; 60 aviones y 600 combatientes, lo que representaba un índice de pérdidas de más del 20 por ciento en una sola misión. Casualmente, la incursión de agosto sobre Schweinfurt también había llevado a la destrucción de exactamente 60 B-17. Y las incursiones de los días siguientes no hicieron sino aumentar las pérdidas. «En seis días de guerra —señala Bendiger—, habíamos perdido 1.480 tripulantes sobre Europa.» Solo tres o cuatro aviones de su escuadrón de dieciocho regresaron a Kimbolton aquella noche; otros lograron hacerlo con dificultad a lo largo del día siguiente, mientras que «seis de nuestros aviones eran carcasas reducidas a cenizas en algún lugar de Europa». Un poco más adelante añade: «Nosotros, los aviadores del 43, habíamos demostrado en carne propia la falacia de que una formación de bombarderos fuertemente armados, solos y sin escolta, podían triunfar sobre cualquier enjambre de cazas … Ahora cabría preguntarse si de hecho habíamos reivindicado a Billy Mitchell», concluye, con un ácido comentario sobre el conocido teórico estadounidense de la potencia aérea.[2]

En el otoño de 1943, la Luftwaffe llevaba claramente las de ganar frente a los ataques de las flotas de aviones estadounidenses; exactamente los mismos reveses se producían en la paralela y aún más duradera campaña de bombardeo estratégico llevada a cabo todas las noches por el Mando de Bombardeo de la RAF en toda Europa occidental.[3] Todavía el 30 de marzo de 1944 (menos de diez semanas antes del Día D y catorcemeses después de Casablanca), 795 bombarderos de la RAF fueron enviados a atacar Nuremberg. Mientras los escuadrones británicos perdían constantemente el rumbo y la cohesión —algunos de ellos, irónicamente, bombardearon Schweinfurt, a 88 kilómetros del objetivo previsto—, la contraofensiva alemana con cazas nocturnos, orquestada a la perfección, redujo drásticamente el número de Lancaster y de Halifax. El teniente coronel Pat Daniels, un veterano líder del cuerpo de Pathfinders de la RAF (que entonces realizaba su septuagésimo séptima misión), recordaría más tarde: «Se veían estallar tantos aviones alrededor de nosotros que ordené a mi tripulación que dejara de registrar los aviones abatidos y que lo hiciera mi navegante, porque quería que se centraran en localizar cazas».[4]

El resultado fue que la descomunal cifra de 95 bombarderos de la RAF no regresaron, una docena de ellos fueron convertidos en chatarra cuando volvían a Inglaterra y otros 59 sufrieron graves daños. Pero la pérdida de las aeronaves palideció ante la carnicería sufrida por sus entrenadas tripulaciones, cuyo índice de bajas fue superior al de los oficiales británicos de baja graduación durante la batalla del Somme en 1916. Del mismo modo, “un joven estadounidense … tenía más

probabilidades de sobrevivir uniéndose a los marines y luchando en el Pacífico que volando con la 8.ª Fuerza Aérea en 1943”.[5] Como admiten las posteriores historias oficiales estadounidenses y británicas, a comienzos de 1944 las cosas iban realmente de mal en peor. La mayoría de las historias extraoficiales se muestran mucho más mordaces. La más grandiosa de las estratagemas angloamericanas para ganar la guerra se había derrumbado.[6]

TEORÍA Y ORÍGENES DEL BOMBARDEO ESTRATÉGICO

Mucho antes de que los hermanos Wright dejaran pasmado al mundo con sus hazañas de vuelo de 1903, la humanidad había especulado con la llegada de máquinas extraordinarias que no solo transportarían a personas y mercancías por los aires, sino que también serían capaces de infligir un daño terrible y sembrar el pánico entre el enemigo. Tennyson no fue el primero en presagiar la guerra aérea —Leonardo da Vinci sopesó la idea de construir algunas máquinas más pesadas que el aire en sus bosquejos militares—, y los enormes avances tecnológicos del siglo XIX no hicieron sino alimentar aquellas conjeturas futuristas.[7] Alfred Gollin explica que, solo unos años después de los históricos vuelos de Kitty Hawk, los ministerios de la Guerra de Europa y Estados Unidos ya estaban planeando la creación de unas fuerzas aéreas y llamando a la puerta de los hermanos Wright. Y durante un debate público celebrado en abril de 1904 sobre el destino estratégico mundial de Inglaterra, el clarividente imperialista británico Leo Amery había argumentado que en un futuro no demasiado lejano la potencia aérea se uniría (si es que no las superaba) a la terrestre y marítima como instrumento de la política nacional.[8]

Es importante comprender que incluso en sus primeros años la potencia aérea tenía muchas caras y podía concebirse de muchas maneras distintas.[9] El período de 1880 a 1914 presenció la aparición de un asombroso número de nuevos inventos o de enormes mejoras de excéntricos prototipos anteriores: la radio, el torpedo, el submarino, los destructores, la ametralladora, los explosivos de alta potencia, las calculadoras, el automóvil y el propio avión. Resulta comprensible, pues, que algunos analistas pensaran en el aeroplano como en un añadido más al arsenal de armas disponibles para combatir a los soldados y marinos enemigos (al igual que se dice, quizá apócrifamente, que el presidente Truman creía que el dispositivo atómico era solo otra gran bomba). La aviación, según este punto de vista, era una especie de caballería aérea, útil principalmente para tareas de reconocimiento o localización de armas; las marinas anteriores a 1914, que afrontaban los problemas del moderno control del fuego, estaban particularmente interesadas en este aspecto. Quizá los pilotos podrían ametrallar a las tropas enemigas o arrojar unas cuantas granadas sobre sus cabezas, pero algo tan endeble como un avión no podía llevar ningún armamento pesado. Esas opiniones cambiarían cuando los aviones se volvieran más robustos y sus motores, mucho más potentes, y cuando los dirigibles revelaran sus

vulnerabilidades; pero el aspecto básico seguiría siendo el mismo: aquellos instrumentos tan modernos debían utilizarse principalmente para la observación o el ataque directo a las fuerzas enemigas.

Aun así, existía la posibilidad adicional de que, puesto que los aviones podían sobrevolar las líneas enemigas, también pudieran emplearse para lanzar ataques en la retaguardia contra las líneas de aprovisionamiento, trenes de mercancías, líneas férreas, puentes o incluso el cuartel general del ejército. En una época en que los ejércitos en combate consumían a diario una cantidad sin precedentes de municiones y otras provisiones, volver intransitable una carretera o destruir un depósito a treinta kilómetros tras las líneas de combate ciertamente podía influir en la lucha, y podía hacerlo muy deprisa. Puede que tales ataques no fueran muy precisos, pero desde luego podían causar graves trastornos, forzando a las tropas y a los transportes a abandonar las carreteras y, posiblemente, obligándolos a avanzar solo de noche. Obviamente, también se podía provocar que el otro bando desplegara su aviación para derribar la propia. Estas dos opciones pronto pasarían a ser calificadas «guerra aéreatáctica», y requerirían sistemas de armamento adecuados. Sin duda, cualquier avión de combate podía abalanzarse sobre una columna de soldados enemigos en plena marcha y ametrallarla, pero su verdadera función era eliminar a los cazas contrarios; si se quería disponer de una herramienta seria para realizar ataques terrestres, más valía construir aviones mejor armados y mejor blindados, equipados con cohetes y bombas, para poder sobrevolar a baja altitud el campo de batalla y la retaguardia en una campaña de hostigamiento.

Todo esto era pura teoría en 1918, y apenas se vislumbró como posibilidad durante toda la década de 1920; con el inicio de la Segunda Guerra Mundial empezó a materializarse, y sería una realidad manifiesta en los cazabombarderos Junkers Ju-87 Stuka de la Luftwaffe, los Typhoon de la RAF y los Thunderbolt de la USAAF. Sin embargo, dado que la autonomía de un avión teóricamente no tenía límites (dependía de que tuviera depósitos de combustible con capacidad suficiente), los primeros entusiastas de la potencia aérea también concibieron la idea de desplegarlos mucho más lejos y con un objetivo muy distinto, atacar las fuentes de la capacidad de lucha del enemigo: las plantas industriales y astilleros, a cientos de kilómetros tras las líneas de combate, que producían constantemente armas, municiones, camiones, rodamientos, planchas de acero, buques de guerra, etcétera. Serían ataques aéreos en el corazón del territorio enemigo, quizá a una gran distancia de los campos de batalla o los combates navales, y requerirían otros tipos distintos de avión, que fueran más grandes, más pesados, con varios motores y capaces de transportar bombas a largas distancias. Dado que tales bombarderos serían más lentos que los ágiles cazas, también incluirían entre su tripulación, además de un navegante y un bombardero, varios artilleros para repeler posibles ataques aéreos, incrementando así enormemente la demanda de tripulaciones de avión.

Las implicaciones militares de todo esto eran revolucionarias. Para los teóricos de

la potencia aérea, los nuevos bombarderos de largo alcance ya no debían desempeñar un papel de apoyo en algún supuesto futuro frente occidental o respaldar a las flotas del mar del Norte. Constituían una tercera fuerza independiente, y tenían que ser organizados como tal. Su misión ya no era táctica y a corto plazo sinoestratégica, puesto que atacaba de manera independiente a la capacidad de lucha del enemigo, y podía llevar la guerra al frente interno. Esta era la parte revolucionaria, el atractivo revolucionario: el bombardeo de largo alcance seccionaría las arterias del enemigo, privaría a sus ejércitos de provisiones y acortaría la guerra. Era, insistían sus partidarios, una inversión mucho mejor que la lenta carnicería de la guerra de trincheras y los insoportables bloqueos marítimos; podía evitar, decían, la pérdida de cientos de miles de vidas de soldados en campañas terrestres. Así pues, no era solo un nuevo instrumento ofensivo, sino un brazo de combate que un día relegaría a los ejércitos y las marinas a un papel secundario; de ahí la resistencia de los generales y almirantes tradicionales a las fuerzas aéreas independientes desde principios de la década de 1920, y el profundo recelo de estos frente a sus partidarios.

Hubo aún otro salto conceptual, que sería el más controvertido de todos: ¿por qué no usar la potencia aérea para quebrantar la moral de toda la población enemiga, es decir, para destruir deliberadamente su voluntad de apoyar la lucha asegurándose de que, como sus tropas de combate, también ella iba a resultar directamente dañada por su respaldo a la guerra? Era un paso adelante natural. Tras haber dado el paso previo de distanciarse de la lucha inmediata en el campo de batalla, ¿por qué no ir a por los trabajadores de las fábricas de municiones que producían las armas del enemigo, y luego a por quienes apoyaban a dichos trabajadores? Bombardear una panadería era en este sentido tan lógico como bombardear una central eléctrica, del mismo modo que destruir la central eléctrica era tan lógico como bombardear una vía férrea que llevara al frente. Pero esta idea del bombardeo de saturación no fue algo que simplemente surgiera del fragor de la guerra en torno a 1940 o 1942. La visión de las monstruosas incursiones aéreas que sembrarían el pánico generalizado y causarían la pérdida de vidas entre la población civil había sido un elemento común en toda la literatura bélica futurista a lo largo del siglo anterior, cuyo ejemplo más famoso sería el bestseller de H. G. Wells *La guerra en el aire* (1908), con su morbosa descripción de la ciudad de Nueva York consumida por las llamas. ¿Y acaso el mismo Napoleón no había afirmado que el factor de la moral en la guerra equivalía a varias veces el elemento físico?

Como veremos, estos dos objetivos estratégicos —bombardear para destruir la producción militar del enemigo y bombardear para destruir su moral— tenderían a combinarse en el transcurso de la Segunda Guerra Mundial por una serie de razones muy diversas. En primer lugar, dado que los astilleros, acerías, fábricas de armamento y nudos de ferrocarril del enemigo casi siempre estaban localizados en grandes ciudades, los trabajadores y sus familias solían vivir al lado.[np14] Por lo tanto, era inevitable que se produjeran lo que en la eufemística jerga militar posterior se

denominarían «daños colaterales» a objetivos no militares. En segundo lugar, estaba el embarazoso hecho de que el bombardeo localizado de un objetivo militar definido como una fábrica de tanques no era, y nunca sería, realmente «localizado», a no ser que se tratara de un acontecimiento muy raro, como por ejemplo los ataques a baja altitud de escuadrones especiales de Mosquito sobre un objeto concreto. La precisión del bombardeo a mayor altitud y a mayor escala sobre los astilleros de Brest o las acerías de Duisburgo se veía gravemente afectada por una capa de nubes casi constante y por fuertes vientos durante la mayor parte del año, haciendo que los visores de bombardeo resultaran insuficientes. En algún sitio allí abajo estaba la fábrica enemiga, pero el fuego antiaéreo se volvía cada vez más intenso y los cazas enemigos se acercaban, de modo que las tripulaciones de los aviones soltaban las bombas y regresaban a la base. Muchas de las memorias, notablemente sinceras, de aviadores estadounidenses y británicos que participaron en la campaña de bombardeo estratégico admiten que estos solo pensaban en deshacerse de su peso muerto de dos mil kilos de bombas y volver corriendo a casa.

Pero estos aspectos tienen que ver con la falta de precisión del bombardeo estratégico, no con su intención. Un ataque aéreo contra objetivos militares enemigos concretos, aun en el caso de que una noche determinada estos se erraran por completo, seguía constituyendo un asalto a la capacidad total de lucha del otro bando, lo que entraba claramente dentro la arraigada tradición de las «reglas de la guerra». Pero una campaña aérea destinada a debilitar la determinación del enemigo arrasando deliberadamente sus principales ciudades era algo distinto. Era prescindir del arraigado principio occidental de la proporcionalidad. Ahora bien, el propósito de este capítulo no es analizarlaética de las campañas de bombardeo estratégico de la Segunda Guerra Mundial, sino examinar sueficacia, y especialmente por qué los bombardeos angloamericanos en particular estuvieron por debajo del rendimiento previsto hasta 1944, cuando finalmente se logró el dominio del aire sobre Europa occidental. Aun así, será importante tener en cuenta estas distinciones en el desarrollo de esa historia: el combate aéreo táctico era claramente muy distinto del bombardeo estratégico, pero la naturaleza y el significado de la guerra aérea restringida frente a la guerra aérea indiscriminada comportan una distinción aún mayor a los ojos de la mayoría de la gente. De ahí que haya tantos libros sobre el tema escritos de manera apasionada.[10]

Hay un último y fascinante aspecto que conviene señalar con respecto a la teoría de la potencia aérea: esta carecía de experiencia histórica. Cuando Clausewitz escribió *De la guerra*, condensó las lecciones de cientos de años de guerra terrestre europea que habían culminado en las gigantescas batallas de las guerras napoleónicas. Y cuando Mahan escribió *The Influence of Sea Power upon History*, a sus grandes argumentos teóricos les siguió una detallada descripción de la guerra naval en un marco temporal concreto que también formaba parte del subtítulo del libro: 1660-1783. Los teóricos de la potencia aérea, en cambio, solo podían mirar

hacia delante: no había pasado, solo meros indicios de los efectos potencialmente revolucionarios sobre la guerra de la recién descubierta capacidad de volar del género humano. Sus visiones, no menos que las de Tennyson, eran extremadamente conjeturales. Eran meras hipótesis. Y los teóricos consideraron que había que ponerlas a prueba.

DE FOLKESTONE (1917) A DUNKERQUE (1940)

El bombardeo estratégico se forjó en el fragor de la Primera Guerra Mundial. En 1914, la mayoría de las grandes potencias poseían una cierta aviación militar, a menudo dividida entre aviones del ejército y aviones de la marina, aunque con los mismos diseños primitivos. Los primeros aviones de combate se utilizaban principalmente para misiones de reconocimiento y detección de artillería, y pasaría algún tiempo antes de que empezara a haber escuadrones rivales combatiendo sobre las trincheras. Sin embargo, la industrialización de la guerra en todas sus formas tuvo un rápido impacto en las nacientes industrias aeronáuticas, que empezaron a fabricar aeronaves más potentes, mejor armadas y de mayor alcance. Las primeras incursiones en territorio enemigo fueron obra principalmente de zepelines alemanes contra Inglaterra, en una campaña realizada entre enero de 1915 y noviembre de 1916 que se cobró docenas de vidas y causó numerosos daños; pero el ataque del 25 de mayo de 1917 sobre Folkestone fue bastante más representativo de lo que iba a deparar el futuro. En aquella incursión diurna, 21 bombarderos bimotores Gotha atacaron la mencionada población de la costa de Inglaterra, matando a 165 civiles e hiriendo gravemente a otros 432. Se había iniciado una nueva era.

La incursión de Folkestone, y los bombardeos sobre Londres que pronto la siguieron, provocaron pánico y disturbios, llevando al gobierno de Lloyd George no solo a adoptar el uso de globos de barrera, artillería de largo alcance y otras medidas de defensa antiaérea, sino también a dar el paso institucional, más drástico, de crear un Ministerio del Aire independiente que englobaría las fuerzas, hasta entonces separadas, del Real Cuerpo Aéreo del ejército (RFC) y el Real Servicio Aéreo Naval (RNAS). En el informe Smuts de agosto de 1917, su autor, Jan Christiaan Smuts, un general sudafricano de gran talento que en aquel momento era un miembro clave del Gabinete de Guerra Imperial, defendía así, en un solo párrafo, el argumento de la potencia aérea estratégica:

> A diferencia de la artillería, una flota aérea puede realizar amplias operaciones lejos, y de manera independiente, tanto del ejército como de la marina. *Por lo que hoy día cabe prever*, no hay absolutamente ningún límite a la envergadura de su futuro uso bélico independiente. Y puede que no esté lejos el día en que las operaciones aéreas, con su devastación de territorios enemigos y destrucción de centros industriales y populosos a una gran escala, se conviertan posiblemente en las principales operaciones bélicas, en relación con las cuales las formas más antiguas de operaciones militares y navales pueden pasar a ser secundarias y subordinadas.[11]

Persuadido por la elegante prosa de Smuts y por la alarma a escala nacional, el gobierno británico no solo creó la Real Fuerza Aérea como cuerpo independiente en abril de 1918, sino que también autorizó el uso de fondos para la construcción de bombarderos cuatrimotores de largo alcance Vickers Vimy y Handley-Page, que habían de llevar la contienda al mismo centro de Berlín.

Al final resultó que la guerra terminó antes de que pudiera iniciarse aquel bombardeo estratégico, pero no cabe duda de que los acontecimientos aéreos de 1917 y 1918 habían dado origen a una dimensión totalmente nueva del conflicto humano. Gran Bretaña fue más lejos que ningún otro país en la creación de un cuerpo aéreo independiente, en parte porque pretendía disuadir cualesquiera posibles ataques futuros sobre su reducto insular amenazando con infligir daños aún mayores al enemigo, en parte porque tendía a ver su propio bombardeo estratégico como una extensión aérea natural del bloqueo naval que había debilitado a Alemania, y, por último, porque era un sustituto relativamente asequible de tener que volver a enviar en el futuro ejércitos enormes a las sangrientas trincheras de Europa. La obsesión de Francia, comprensiblemente, era la seguridad terrestre, de modo que las fuerzas aéreas siguieron siendo un complemento del ejército; el propio cuerpo se denominaba L'Armée de l'Air, «el ejército del aire». Rusia se vería primero convulsionada por la guerra civil, después absorta en la inicial reconstrucción bolchevique, y luego preocupada casi exclusivamente por la defensa de su territorio nacional. En Japón, la aversión mutua entre el ejército y la marina era tal que se crearon dos fuerzas aéreas paralelas, cada una de ellas consagrada a apoyar las operaciones del cuerpo al que pertenecía, y ninguna de las cuales requería la construcción de grandes y caros bombarderos. La misma bipolaridad de fuerzas se dio en Estados Unidos, aunque eso no impediría al Cuerpo Aéreo del ejército estadounidense desarrollar importantes teorías y diseños para el bombardeo estratégico de largo alcance durante el período de entreguerras. Solo en la Italia de Mussolini se desarrolló una fuerza aérea independiente para equipararse a las estructuras británicas, aunque en ese caso solo con una combinación de bombarderos y cazas de alcance medio.

Aunque el concepto de Smuts de la aviación como un arma trascendental para ganar guerras no se desarrolló en ninguna parte en los años posteriores a 1919 debido a las envidias entre los diferentes cuerpos y porque los recién fundados servicios aéreos se vieron reducidos a la mínima expresión debido a los recortes presupuestarios de la posguerra, lateoría de las capacidades únicas y el potencial aún mayor de la potencia aérea se fue volviendo cada vez más convincente. Ello se debió en no poca medida a tres notables profetas-propagandistas: el temible general Billy Mitchell en Estados Unidos; el primer jefe de la RAF, mariscal del aire sir Hugh Trenchard, en Inglaterra, y el aviador y escritor italiano Giulio Douhet.[12] Cada uno de ellos había iniciado su carrera como oficial del ejército y había sido testigo de la moderna y costosa guerra terrestre antes de ser trasladado al naciente cuerpo aéreo de

su país. Cada uno de ellos se sintió atraído por las posibilidades de lucha que ofrecía esta nueva dimensión del conflicto. Los tres afrontaron críticas hostiles procedentes de muchas partes, y, como consecuencia, tendieron a potenciar las pretensiones de la potencia aérea mucho más de lo que resultaba viable en la época; ellos reivindicaron el futuro, y, cuanto más lo hicieron, más trataron de bloquearles los tradicionalistas. De hecho, en 1925 Mitchell fue degradado al rango de coronel y poco después sometido a un consejo de guerra por sus ataques públicos a los mandos de la marina y del ejército.

Ninguno de los tres era tan simplista —o tan inmoral— en su defensa de la idea de bombardear el corazón del territorio enemigo como sugerirían los posteriores retratos que se harían de ellos. Así, por ejemplo, Trenchard, en su primera exposición exhaustiva sobre su doctrina aérea (1927), distinguía entre, por una parte, asustar a los trabajadores enemigos para alejarlos de su fábrica o astillero bombardeando con frecuencia sus centros de trabajo, y, por otra, «el bombardeo indiscriminado de una ciudad con el solo propósito de aterrorizar a la población civil», lo cual sería «contrario a los dictados de la humanidad».

Pese a tal advertencia, la afirmación de Trenchard de que el mejor modo de derrotar a cualquier futuro enemigo era atacar su corazón industrial generó réplicas tan vigorosas como mordaces por parte de los jefes profesionales del ejército y la marina británicos, quienes señalaron no solo la dudosa precisión y, por ende, la inmoralidad de bombardear objetivos civiles-industriales, sino también la falta de evidencias empíricas de que tal estrategia sirviera para doblegar al enemigo.[13]

Si hubo algún grupo responsable de agitar el horrible espectro de las ciudades y los civiles devastados por los ataques aéreos del futuro, fueron los políticos profesionales y la prensa popular del período de entreguerras. La declaración más conocida y más citada de todas vino de labios del líder *tory* Stanley Baldwin, en noviembre de 1932:

> Creo que es bueno que el hombre de la calle comprenda que no hay ningún poder en la tierra que pueda protegerlo del bombardeo. Independientemente de lo que la gente pueda decirle, el bombardero siempre logrará pasar … La única defensa está en la ofensa, lo que significa que, si queréis salvaros, tenéis que matar a más mujeres y niños, y más rápidamente, que el enemigo.

Ciertamente, eran unas palabras duras; y el hecho de que a Baldwin se le considerara por lo general un personaje apacible y sosegado hizo que esta opinión le pareciera aún más inquietante a la opinión pública. El «miedo al bombardero» creció y creció, y a lo largo de la década de 1930 las noticias de la guerra en China, España y Etiopía —sobre todo las informaciones sobre bombardeos con gas tóxico— no hicieron sino aumentar el sentimiento de terror.[14]

Aun así, el hecho fue que cuando estalló la Segunda Guerra Mundial todavía no se habían desarrollado unas fuerzas aéreas potentes, independientes y de largo

alcance. Por las razones geopolíticas y políticas ya mencionadas, ni las fuerzas armadas francesas, ni las soviéticas ni las japonesas daban valor o prioridad a las campañas aéreas estratégicas, ya que sus amenazas estaban mucho más cerca de casa. La Luftwaffe, en cambio, se mostró más equilibrada en sus doctrinas y sistemas de armamento aéreos, y en 1939 poseía un gran número de bombarderos de alcance medio, pero la construcción de una verdadera fuerza estratégica (como podrían ser portaaviones alemanes) había sido pospuesta debido a que Hitler estaba obsesionado con las cercanas conquistas europeas. La fuerza aérea italiana todavía se recreaba con la audacia estratégica de Douhet, al menos en teoría, pero su situación como la más débil de las potencias, con mucho, en términos industriales y tecnológicos significaba que había un abismo enorme entre la retórica y la realidad.

Así, en 1939 las únicas fuerzas aéreas que se acercaban siquiera a ostentar una potencia aérea independiente eran el Mando de Bombardeo de la RAF y su equivalente estadounidense. Ambas habían forjado estructuras autosuficientes en unos estamentos militares y navales escépticos o incluso hostiles a fin de lograr dicho objetivo. (Los entusiastas del bombardeo estratégico en Estados Unidos trabajaron bajo el disfraz de la llamada Escuela Táctica del Cuerpo Aéreo del ejército, en la base aérea de Maxwell, hasta que el Congreso finalmente se alarmó ante el auge de la potencia aérea alemana y japonesa.) Ambas heredaron el presupuesto de Mahan, originariamente de ámbito naval, de que la presión económica sobre el enemigo, ahora aplicada desde el aire además de por mar, causaría un desmoronamiento desde dentro, y también presuponían que los aliados contaban con más fondos que los estados fascistas de cara a sostener tal conflicto, sobre todo después de que Estados Unidos se uniera abiertamente a la contienda en diciembre de 1941. Ambos países también disfrutaban de la protección de un «foso» —es decir, una extensión de agua que los resguardaba del enemigo—, pero, curiosamente, consideraban que los bombarderos (más que los cazas de corto alcance) constituían el mejor instrumento para llevar a cabo un ataque por sorpresa desde más allá del horizonte. En ello se diferenciaban por completo de las potencias continentales europeas. ¿Cómo podía Prusia-Alemania, rodeada por todas partes, no acentuar la primacía de la potencia terrestre y, con la llegada de la aviación, no dar prioridad a los aviones que principalmente daban apoyo a sus ejércitos? Solo los británicos y los estadounidenses tenían el privilegio de elegir.

Irónicamente, sin embargo, los estadounidenses y británicos partidarios del bombardeo seguían sin tener la capacidad de poner en práctica lo que requerían sus teorías de guerra estratégica. Tenían prototipos de cuatrimotores «pesados» en sus campos de pruebas, o todavía en los tableros de dibujo, pero sus mandos aéreos también se hallaban bajo una presión creciente para dar prioridad a la aviación antisubmarina, a los aviones diseñados para portaaviones y a los cazas destinados a la defensa del territorio nacional. Asustados ante el auge de la Luftwaffe, a finales de la década de 1930 el gobierno y la opinión pública británicos deseaban contar con la

seguridad de tener cazas patrullando encima de ellos más que ninguna otra cosa. En consecuencia, los programas de fabricación de bombarderos no monopolizaron la producción durante aquellos años, ni lo harían tampoco cuando estallara la guerra.

Es más: las primeras etapas de la guerra aérea llevarían el bombardeo estratégico a una situación aún más marginal. El ejército estadounidense se quedaría en el banquillo durante otros veinticinco meses, observando cómo el conflicto se extendía por toda Europa y planificando su futura gran demostración de potencia aérea, pero (obviamente) sin ninguna experiencia directa de lo que significaba realizar una ofensiva aérea día tras día. En cambio, el Mando de Bombardeo de la RAF se embarcó en el asunto desde el principio, aunque bajo circunstancias que lo limitaban mucho; los franceses no les dejarían despegar desde bases de Francia por temor a ataques de represalia, y al principio el Ministerio del Aire creía que sus bombarderos debían lanzar panfletos propagandísticos sobre el norte de Alemania en lugar de explosivos. Pero incluso en los ataques en los que utilizaban explosivos, los aviones de los que se disponía eran bastante lentos, no volaban a altitudes muy elevadas, transportaban una escasa cantidad de bombas y contaban con pocas defensas frente a los cazas de la Luftwaffe en los combates diurnos. Como resultado, en abril de 1940 el Mando de Bombardeo se había limitado a los bombardeos nocturnos. Aunque ello reducía las pérdidas, también reducía enormemente la precisión.

En cualquier caso, todos los ojos estaban puestos en los impresionantes éxitos de la Luftwaffe en 1939-1940. Trabajando en colaboración con las relativamente escasas, pero enormemente eficaces, divisiones Panzer y de infantería motorizada de la Wehrmacht, la fuerza aérea alemana arrasó Polonia, no solo aniquilando al ejército polaco, menos moderno, sino también realizado terribles e indiscriminadas incursiones de bombardeo sobre Varsovia y otras ciudades. Todas las imaginadas pesadillas de matanzas de civiles, edificios derruidos y multitudes presa del pánico tan espeluznantemente descritas en la literatura de entreguerras se materializaban ahora en los ataques de los ruidosos y estridentes Stuka o en el incesante bombardeo aéreo de los Dornier y Heinkel. Después de siete meses de «falsa guerra», lo mismo sucedió en los Países Bajos, Bélgica y Noruega a finales de la primavera de 1940. ¿Qué podía detener a los buitres del cielo, especialmente cuando les seguían paracaidistas, columnas de tanques y tropas de asalto? ¿Cómo podía, pongamos por caso, la ciudad de Rotterdam evitar la devastación que había asolado Varsovia? Nada bastaba; o, al menos, nada que hubiera en los escasos arsenales de los estados holandés y polaco en 1939-1940. Para todos los observadores, pues, parecía que las enormes inversiones de Hitler en la Luftwaffe habían dado a Alemania un arma invencible. La asombrosa derrota de Francia en mayo y junio de 1940, el eclipse de la que había sido una de las más grandes naciones militares de Europa occidental durante los tres últimos siglos, vino a confirmar totalmente aquella impresión. Los principios tradicionales de la guerra estaban obsoletos.

¿O no? Por muy impresionantes que fueran los éxitos nazis de 1939-1940, la

Luftwaffe había operado en unas circunstancias específicas y excepcionalmente favorables que podrían no repetirse en otras partes, y, desde luego, no contra un adversario poderoso. En todas aquellas primeras campañas, la fuerza aérea alemana disfrutó de la importantísima ventaja de operar dentro de un radio de acción favorable. Desde los aeródromos de Prusia Oriental o de la propia Alemania, el trayecto hasta Varsovia era insignificante; desde las bases de Renania, Holanda estaba a un tiro de piedra. Las posiciones militares francesas en Champaña o en Lorena podrían ser atacadas desde tres flancos en veinte minutos. Asimismo, la Luftwaffe no encontró una oposición seria en el aire. No había ningún rival de su talla. La gran fuerza aérea francesa de principios de la década de 1930 estaba lamentablemente descuidada y destartalada después de una década de decadencia económica.

Eso significaba que las enormes flotillas aéreas de Hermann Göring en realidad no estaban bien equipadas para luchar contra la otra única potencia europea que había invertido seriamente en su potencia aérea en los últimos años de la década de 1930. Quizá a los alemanes les engañó la deslavazada y limitada actuación de la RAF en las batallas de Francia en abril y mayo de 1940, donde las fuerzas terrestres y aéreas británicas habían sido barridas por los métodos de ataque relámpago de Alemania, si bien los Hurricane de la RAF infligieron numerosos daños a la Luftwaffe cuando cubrieron la retirada de las fuerzas terrestres aliadas en Dunkerque. En cualquier caso, el núcleo principal del Mando de Caza de la RAF no se había quebrantado por la caída de Francia: su jefe, el sumamente respetado mariscal del aire sir Hugh Dowding, se había negado, pese a las intensas presiones políticas, a desprenderse de más escuadrones de caza de las bases aéreas del Reino Unido, consciente del desafío que se avecinaba. Eso significó que, en abril de 1940, él y sus grupos del Mando de Caza en el sur y el este de Inglaterra contaban con una moderna fuerza aérea capaz de hacer frente a la Luftwaffe. Por fin la lucha estaba igualada en términos de efectivos aéreos y servicios de apoyo. Es más: por primera vez desde que empezara la guerra, los alemanes carecerían de la autonomía necesaria para llegar al corazón del territorio de su enemigo.

LA BATALLA DE INGLATERRA: LECCIONES APRENDIDAS Y NO APRENDIDAS

La primera posibilidad real de poner a prueba la teoría y todas las posibilidades del bombardeo estratégico se produjo durante la batalla de Inglaterra, librada durante el verano y el otoño de 1940, y, aunque menos dramáticamente, durante los siguientes años de bombardeos nocturnos alemanes de las ciudades y fábricas de las islas Británicas. Como ya he sugerido anteriormente, no había comparación posible con ningún conflicto aéreo anterior. La batalla aérea de la Primera Guerra Mundial había consistido principalmente en combates sobre las trincheras, más unas cuantas vacilantes incursiones de bombardeo de más largo alcance. Los despiadados ataques aéreos de Italia sobre las tribus de Tripolitania y Etiopía, la devastación por parte de

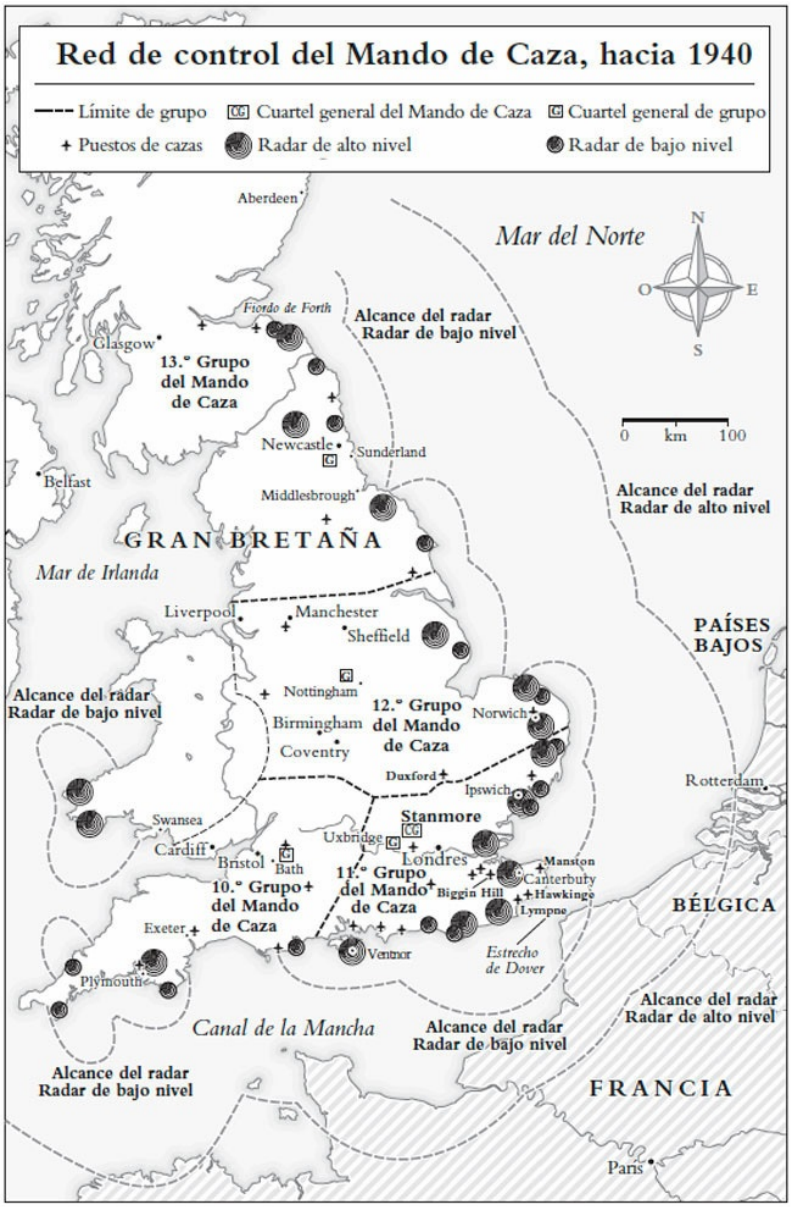
la Legión Cóndor de ciudades como Guernica durante la Guerra Civil española o los ataques aéreos japoneses a varias ciudades chinas en la década de 1930 fueron todos ellos ataques unilaterales por medios aéreos realizados por un estado industrializado sobre unas poblaciones más pobres y por lo general indefensas; y la acometida de la Luftwaffe contra Polonia, en septiembre de 1939, no fue muy distinta. Las espectaculares conquistas nazis de los Países Bajos, Dinamarca, Noruega y hasta la propia Francia, entre abril y junio de 1940, fueron manifestaciones de potencia aéreatáctica, para la que la mayor parte de la Luftwaffe había sido diseñada y entrenada.

Solo con la batalla de Inglaterra se materializó realmente la visión de Tennyson de las flotas aéreas rivales luchando por el dominio de los cielos, día tras día, mes tras mes.[15] Durante el largo y caluroso verano de 1940, sobre los campos de trigo y los huertos de Kent y Sussex, la teoría estratégica se encontró con la realidad logística y organizativa. No fueron solo las imágenes cargadas de emoción —de las estelas de vapor de los aviones entrelazadas en un cielo azul claro, de la catedral de San Pablo sobresaliendo de entre las llamas, de Churchill visitando las casas bombardeadas de los londinenses…— las que contaron. Este combate también vino a consolidar la determinación de los británicos de seguir adelante, y tuvo enormes efectos en la opinión pública extranjera, sobre todo en el neutral Estados Unidos. En el plano estratégico, era también la primera vez que se ponía freno al coloso nazi. Gran Bretaña y su imperio seguirían luchando, llevando en su momento la batalla hasta Hitler, por aire y por mar, en incursiones de comandos y en apoyo de los embrionarios movimientos de resistencia europeos, y en el Mediterráneo contra la Italia de Mussolini, que se había unido precipitadamente a la lucha tras la caída de Francia. El propio Hitler, que a finales de 1940 esperaba con impaciencia el momento de lanzar su campaña oriental y todavía confiaba en su destino, podía considerarlo un mero contratiempo. Pero los enviados especiales y expertos militares estadounidenses que fueron a Gran Bretaña en el verano de 1940 pudieron volver a una desasosegada Washington con la tranquilidad de que el estado insular no se rendiría, un mensaje que se vería considerablemente reforzado por los grandes discursos radiofónicos de Churchill de aquel período, así como por sus numerosas cartas personales a Roosevelt.

Sin embargo, ni la dimensión humana de la batalla de Inglaterra ni sus grandes implicaciones estratégicas nos importan aquí tanto como los indicadores operativos y tácticos que esta proporciona de cara a entender el modo de salir airoso de una moderna guerra aérea cuando los dos adversarios poseen grandes recursos y una buena organización. Asimismo, nos ofrece una aportación multifacética y rica en matices al eterno debate general sobre el ataque a la defensa en la guerra. Aquí el objetivo estratégico alemán estaba claro: Hitler quería eliminar a Gran Bretaña de la contienda, y si eso no podía lograrse mediante la intimidación y algún acuerdo tipo Vichy —sin duda improbable tras la dimisión de Chamberlain—, se aseguraría por

medio de una invasión. Eso significaba de hecho obtener el control cuando menos de la estrecha franja del canal de la Mancha, cuyas aguas podrían cruzar los ejércitos alemanes. Pero ese objetivo operativo dependía a su vez de obtener un control absoluto del aire, no solo destruyendo a la RAF, sino también manteniendo a raya a las poderosas fuerzas navales británicas. Para el recién formado gobierno de Churchill, su secuencia lógica estratégica estaba también perfectamente clara: al negar al atacante el dominio del aire, le negaba también el control de las aguas en torno a las playas donde este había planeado su invasión, de modo que los desembarcos nunca podrían producirse. Esa sería la situación de la propia Alemania a partir de 1942, cuando los aliados pasaron de la defensa al ataque. Antes de lanzar una invasión marítima, había que dominar los cielos.

Desde el punto de vista de la organización institucional, los alemanes eran notablemente buenos. La de Inglaterra no fue una batalla que realmente hubieran planificado, ya fuera en cuanto a la doctrina de la fuerza aérea, al entrenamiento de pilotos o a la inversión básica en infraestructuras tales como aeródromos, depósitos de combustible y demás. Desde luego, la Luftwaffe había heredado todo un conjunto de bases aéreas en el norte de Francia, pero su utilidad era bastante dispar; los Bf-109, con sus delicados trenes de aterrizaje, a menudo se encontraban con que tenían que despegar de campos de hierba llenos de baches. Había asimismo muchos otros puntos débiles: el radar alemán estaba muy por detrás del que poseía el Mando de Caza británico, su inteligencia era pobre y había demasiadas injerencias (sobre la selección de objetivos o las tácticas de escolta de proximidad) por parte de Göring y, de manera más distante, de Hitler. Este último no ordenó realizar preparativos para la Operación León Marino, la invasión marítima de Gran Bretaña, hasta el 16 de julio, y hasta el 6 de agosto los mandos operativos, Albert Kesselring y Hugo Sperrle, no recibieron instrucciones detalladas para su ataque aéreo. Un observador imparcial no podía por menos que sorprenderse (y no sería la primera vez ni la última) ante lo impresionante que resultaba la organización alemana, incluso cuando debía pasar de un reto operativo a otro distinto. No era tarea fácil enviar cientos de cazas y bombarderos a través del canal de la Mancha —el 7 de septiembre fueron casi un millar de aviones— día tras día y semana tras semana. Pero eso fue lo que hicieron. [16]



RED DE CONTROL DEL MANDO DE CAZA, HACIA 1940

En ese momento los británicos contaban con el sistema de defensa aérea más integrado del mundo; ni siquiera este detallado mapa de las estaciones de radar del Reino Unido y las estructuras del Mando de Caza de la RAF podría haber incluido también la densa red de puestos de observación aérea (unidos por líneas telefónicas subterráneas), baterías antiaéreas y globos de barrera.

Sin embargo, la organización británica era aún más meticulosa, en su cadena de mando y sus sistemas de defensa integrada, con radares, estaciones de observación, precauciones en caso de ataque aéreo, puestos de mando sectoriales y controladores del tráfico aéreo, todo ello descentralizado pero interconectado, y con todo el flujo de información dirigido al cuartel general del Mando de Caza de Dowding. No cabe duda de que todo aquellodebía de estar bien organizado, puesto que aquella era la contienda para la que los gobiernos británicos se habían estado preparando durante

toda la década de 1930 (ni siquiera Neville Chamberlain impuso restricciones a la inversión en defensa antiaérea). Habida cuenta de las enormes obligaciones y los limitados recursos del imperio británico en el período de entreguerras, resulta significativo que una proporción relativamente grande del capital financiero e industrial hubiera sido destinado a la extremadamente minuciosa y sofisticada defensa del propio Reino Unido.[17] Así, aunque en los primeros años de la guerra Gran Bretaña experimentó numerosos contratiempos, ciertamente estaba preparada para los ataques enemigos desde el aire.

En esta épica y compleja lucha entre aquellas dos sofisticadas organizaciones bélicas rivales, hay tres aspectos que destacan por encima de todos los demás a la hora de explicar el curso de la campaña: la geografía, la selección de objetivos, y los hombres y sus armas (los pilotos y sus aviones).

Por «geografía» nos referimos aquí al papel clave de la distancia y el espacio. La máquina voladora liberó a los seres humanos de las restricciones naturales de la tierra y el mar; ahora el hombre era, afirmaban los escritores, «libre como un pájaro».[18] Pero por desgracia seguía habiendo una enorme restricción: las aeronaves más pesadas que el aire tenían una autonomía muy limitada, aún más cuando transportaban cientos de kilogramos de bombas. Una fragata de la época de Nelson estaba circunscrita al mar, pero podía (con aprovisionamiento local) estar fuera durante varios meses o incluso años seguidos. Cuando estalló la Segunda Guerra Mundial, el tiempo que un avión podía pasar en el aire se veía tremendamente limitado por el tamaño de sus depósitos de combustible y por el hecho, nada fútil, de que también tenía que regresar volando a la base. Liddell Hart señalaría mucho después de la guerra que el soberbio monomotor Messerschmitt Bf-109, con base en Paso de Calais, podía llegar casi a las afueras de Londres para luego regresar de inmediato. Si ya había tenido que combatir con los Hurricane y Spitfire sobre las bases de Kent, disponía aproximadamente de setenta y cinco minutos de tiempo de vuelo táctico, y, desde luego, ya no podía proteger a los bombarderos alemanes.[19] Obviamente, los escuadrones de Dowding, que despegaban de las mencionadas bases con los tanques llenos, disponían de mucho más tiempo de combate. Y si un avión de la RAF resultaba dañado, tenía bastantes probabilidades de descender planeando hasta encontrar algún aeródromo o maizal y su piloto, de sobrevivir; en cambio, un avión alemán que hiciera un aterrizaje forzoso en suelo inglés representaba un avión perdido y una tripulación capturada.

Fue precisamente aquí, en la cuestión de cómo mejorar la autonomía de vuelo y la precisión de los contraataques del Mando de Caza, donde el extraordinario sistema de radar de rastreo aéreo desarrollado por sir Robert Watson-Watt y sus socios en la década de 1930 realizó su mayor aportación.[np15] Su valor fue inconmensurable. Todas aquellas elevadas torres trífidas con dispositivos pulsátiles, dispuestas en cadena a lo largo de las costas este y sur de Inglaterra, podían captar objetos que estuvieran en el cielo a más de 150 kilómetros de distancia y transmitir la

información a una red de defensa nacional; en aquella época no había nada parecido.[20] A los presionados escuadrones de Dowding les hizo dos regalos vitales. En primer lugar, proporcionó a los controladores del tráfico aéreo la dirección y el tamaño de las flotas aéreas que se aproximaban mucho antes de que estas alcanzaron las costas inglesas, permitiendo así prepararse al Mando de Caza. Quizá el mejor ejemplo en este caso proviene no de la lucha en el sudeste, sino de un ataque por el flanco llevado a cabo el 14 de agosto por la flota n.º 3 de la Luftwaffe (desde Noruega) contra Newcastle, que fue convenientemente interceptado y les costó a los alemanes quince bombarderos, mientras que no hubo pérdidas para la RAF; sin el radar, aquella interceptación no habría sido posible.

El segundo regalo, el del tiempo, era igualmente precioso. Si aquellas extrañas y elevadas antenas ubicadas a lo largo de la costa realmente podían captar, pongamos por caso, sesenta puntos en lo alto del cielo sobrevolando sus bases de Abbeville, entonces, en cualquier momento dado, los escuadrones de la RAF no necesitaban tener más que unos cuantos aviones de patrulla volando (y gastando combustible). El grueso de sus escuadrones y sus agotadas tripulaciones y mecánicos de apoyo podían descansar en tierra hasta que se diera la orden de despegar de inmediato. Aquellas populares fotos de jóvenes rubios y despeinados descansando en la pista al lado de sus Hurricane y fumando un último cigarrillo en verdad nos están diciendo que los cazas británicos tenían la gran ventaja defensiva de no tener que despegar hasta que la aviación enemiga hubiera gastado ya el 30 o el 40 por ciento de sus reservas de combustible. Es más, un avión de la RAF podía aterrizar en cualquier aeródromo y repostar con rapidez. En cambio, el piloto de un bombardero Junkers o de un caza Messerschmitt tenía que cruzar de nuevo el canal de la Mancha, llegar a una base quizá situada a cincuenta kilómetros de la costa, y luego volver a despegar; lo cual, obviamente, resultaba mucho más agotador (como muestran los propios registros detallados de la Luftwaffe), y tampoco ayudaba nada la negativa de Göring a dar un descanso mínimamente significativo a las tripulaciones de sus aviones. No es de extrañar, pues, que muchas de las bajas entre dichas tripulaciones se produjeran al final de una larga y penosa jornada.

Luego estaba el factor de la selección de objetivos. La cuestión era bastante simple, pero la Luftwaffe no pensó en ella lo suficiente (y, como veremos, no sería la única que cometería ese error). Tal como han observado numerosos historiadores, en esto los alemanes, irónicamente, habían olvidado a su Clausewitz; es decir, la necesidad de identificar la finalidad clave de la campaña y el mejor medio para alcanzarla. El objetivo básico, como ya hemos comentado antes, era aquel escurridizo concepto del «dominio del aire». Pero a primeros de septiembre la Luftwaffe había fracasado en tal objetivo y había perdido más de ochocientos aviones, y muchos más necesitaban reparaciones. Así pues, estaba claro que la RAF, aunque también perdió cientos de aeronaves en aquellas semanas, tenía una capacidad de disputar los cielos mucho mayor de lo que los mandos alemanes habían esperado inicialmente. El

constante fracaso a la hora de eliminar a los cazas británicos y sus aeródromos significaba, simplemente, que la batalla en conjunto iba a perderse. Esa era la clave. Había que destruir el Mando de Caza británico.

Desgraciadamente para las ambiciones de Hitler, Göring y sus mariscales del aire tomaron un par de decisiones fatídicas en una reunión crítica celebrada el 3 de septiembre de 1940 (irónicamente en La Haya, la ciudad de las conferencias internacionales de paz). A instancias de Sperrle, los bombarderos de la Luftflotte n.º 3, que siempre tenían que hacer un trayecto más largo para ir desde sus bases de Normandía a combatir en Kent, fueron destinados a realizar ataques nocturnos sobre los numerosos puertos de la costa sur de Inglaterra: Southampton, Portsmouth, Devonport, Cardiff y demás. Y lo que es más importante aún: se resolvió que la Luftflotte n.º 2 de Kesselring, con base en Paso de Calais y fuertemente reforzada una vez más, lanzara una implacable campaña día y noche contra Londres. El resultado fue someter a la capital, y sobre todo a sus clases trabajadoras del East End, a una ordalía de fuego. El primer ataque masivo, realizado el 7 de septiembre, mató a más de 300 civiles e hirió gravemente a otros 1.300; las violentas llamas de la zona portuaria y los alrededores de la catedral de San Pablo podían verse a ochenta kilómetros de distancia y representaban un faro fácil de identificar para los bombarderos nocturnos de Göring. Este martilleo se prolongó a lo largo de las semanas siguientes, en que las fuerzas aéreas de los dos bandos incorporaron un número cada vez mayor de aviones a la lucha. En algunas ocasiones la Luftwaffe encontraba la posibilidad de devastar Londres; otros días los contraataques del Mando de Caza resultaban especialmente duros: el 15 de septiembre se derribaron 60 bombarderos, frente a la pérdida de 26 cazas de la RAF (la mitad de cuyos pilotos se salvaron gracias a sus paracaídas). Era una lucha nueva y titánica, y el mundo entero la observaba con temor.

La campaña de Londres —el denominado «Blitz»— ocultó el hecho crucial de que la decisión de la Luftwaffe de cambiar de objetivos salvó al Mando de Caza. Dada la posición defensiva intrínsecamente fuerte que tenían los ingleses, la lógica operativa dictaba la prioridad de objetivos para los atacantes alemanes: 1) las estaciones de radar clave situadas a lo largo de la costa, 2) los aeródromos del Mando de Caza en el sudeste de Inglaterra y 3) el número y la moral de los pilotos aliados. Increíblemente —sobre todo teniendo en cuenta el hecho de que ya desde 1938 las elevadas antenas de detección se instalaban en lo alto de las colinas costeras—, la inteligencia aérea alemana no fue capaz de apreciar la importancia crucial del radar en el conjunto del sistema de defensa británico ni siquiera cuando, una y otra vez, los escuadrones de la RAF parecían estar esperando en el punto exacto para hacer frente a los atacantes. La utilidad de algunos de los primeros ataques sobre las estaciones de radar fue de hecho cuestionada por Göring el 15 de agosto, y dichos ataques cesaron a partir de entonces. Pero sin el radar los defensores habrían tenido que depender únicamente del Cuerpo de Observadores y de las patrullas aéreas sobre el canal de la

Mancha, enormemente caras. La decisión de Göring del 3 de septiembre de cambiar de objetivos también alivió la presión que sufrían los aeródromos avanzados del Mando de Caza, que durante el mes de agosto habían sido objeto de un ataque implacable —el de Manston, en Kent, había tenido que ser abandonado—, y sobre todo las estaciones sectoriales clave como Biggin Hill y Northolt, que controlaban grupos enteros de cazas. La ausencia de bombardeos y ametrallamientos de aeródromos dio algo más de tiempo a las agotadas tripulaciones para descansar, y a los ingenieros para reparar y reabastecer de combustible los aviones sin interrupciones. Pero el hecho de que no se atacaran las estaciones de radar, tan manifiestamente vulnerables, siguió asombrando a los británicos.

En lugar de concentrarse en los puntos clave del sistema de defensa aérea británico, Göring, a instancias del Führer, prefirió atacar el blanco residencial más grande y extenso del mundo. El daño infligido a la ciudad, así como a los puertos del sur y el oeste de Inglaterra, fue enorme y brutal. Pero resulta dudoso que la Luftwaffe pudiera haber destruido Londres aunque hubiera tenido incluso el doble de bombarderos; y aun en el caso de que lo hubiera hecho, eso no garantizaba un modo de superar el creciente problema de invadir la isla entera cuando el verano de 1940 dio paso al otoño. No es de extrañar que los escépticos jefes de la marina y el ejército alemanes se limitaran a cruzarse de brazos, contentos de dejar a Göring demostrar su valía o fracasar. Por último, atacar Londres desde bases aéreas francesas implicaba mucho más tiempo de vuelo sobre Inglaterra, y, en consecuencia, daba a la RAF una segunda posibilidad de ir a por los agotados bombarderos alemanes a su regreso; asimismo, daba a Dowding la oportunidad de disponer de escuadrones frescos de Anglia Oriental y las Midlands para sus contraataques vespertinos. «Apenas podía creer que los alemanes hubieran cometido semejante error», escribiría más tarde Dowding.[21]

Por «escuadrones frescos» hay que entender aquí la conjunción de dos elementos, aviones y pilotos. Cada bando desplegó una pequeña variedad de tipos de avión: los escuadrones de la RAF disponían de los lentos Defiant (que pronto serían reemplazados), pero sobre todo de los Hawker Hurricane y un número reducido pero creciente de Spitfire; por su parte, la Luftwaffe contaba con su temible cazabombardero Stuka Ju-87, con una mezcla de cazabombarderos bimotores y bombarderos medios como el Bf-110, el Dornier 17 y el Heinkel 111, además del Ju-52 —de mayor tamaño, aunque también más lento—, junto con el que era el pilar de la fuerza de cazas, el monomotor monocasco Messerschmitt Bf-109. Durante un año entero, todos estos famosos —o célebres— aviones habían aterrorizado Europa (en Gran Bretaña, las estaciones de tren, las oficinas de correos y las escuelas exhibían todas ellas carteles en las paredes mostrando sus temibles siluetas); ahora estaban siendo expulsados del cielo, y tampoco había en producción ninguna clase de bombarderos de largo alcance nuevos o mejorados. Como ya hemos señalado, el estudio de los bombarderos pesados por parte de la Luftwaffe había sido desviado a

otros objetivos en la década de 1930, de modo que no había ningún equivalente alemán de las enormes fuerzas aéreas estratégicas angloamericanas involucradas en los posteriores ataques al Tercer Reich. Los Dornier que bombardeaban los astilleros de Londres eran, en esta fase de la guerra, el equivalente más cercano a una herramienta aérea estratégica, pero, dada su limitada capacidad a la hora de transportar bombas, resultaban claramente insuficientes para la tarea.

La campaña aérea contra Londres y los condados del sur de Inglaterra se convirtió, pues, en otro juego de piedra, papel o tijera. Si los bombarderos alemanes alcanzaban sus objetivos previstos —y muchos de ellos lo hacían, como pusieron de manifiesto las incursiones sobre el East End—, podían infligir espantosos daños a la población, las viviendas, las fábricas y los puertos británicos. Si los Hurricane y Spitfire los alcanzaban primero, sufrían importantes bajas; hasta al duro Bf-110 le resultaba difícil vérselas con un Hurricane, por no hablar de un Spitfire. Sin duda, resultó particularmente satisfactorio para los miembros de los regimientos anglofranceses que habían sido machacados en Dunkerque, y para los civiles que habían escapado de los implacables ataques de cazabombarderos a las columnas de refugiados en todo el norte de Francia, saber que los Stuka eran presa fácil para los cazas de la RAF —mucho más rápidos— y que hubieron de ser retirados del combate. Por otra parte, si el Bf-109 se enfrentaba a los escuadrones británicos antes de que estos llegaran a los bombarderos alemanes, la historia era completamente distinta y los combates eran mucho más reñidos. Cuando a finales de agosto Göring mostró su alarma ante las pérdidas de sus bombarderos y ordenó que los Bf-109 permanecieran cerca de los bombarderos Bf-110, se perdió una enorme cantidad de flexibilidad táctica. Cada vez más criticados por no ser capaces de proteger a los bombarderos, los escuadrones de cazas Messerschmitt se vieron obligados a volar hasta tres veces al día a Inglaterra, lo que resultaba sencillamente insostenible.

Así, aunque los dos bandos experimentaran enormes pérdidas entre la aviación de primera línea, aquella era la menor de sus preocupaciones. Tanto Alemania como Gran Bretaña avanzaban hacia una producción de «guerra total» y recibían nuevos aviones cada mes, con la producción de las fábricas inglesas sorprendentemente en cabeza. La mayor preocupación en ambos bandos era el índice de bajas de los pilotos expertos, que resultaban mucho más difíciles de reemplazar que los aviones monomotor. Como revela el análisis detallado de Williamson Murray, a finales de agosto y comienzos de septiembre de 1940 las dos fuerzas aéreas estaban sufriendo enormes pérdidas de pilotos de caza. La RAF empleó a pilotos del Mando de Bombardeo, tomó prestados otros del Brazo Aéreo de la Flota, redujo a la mitad el tiempo de entrenamiento para los nuevos pilotos y, asimismo —lo que supuso una enorme bendición—, aceptó a todos los pilotos de la Francia Libre, polacos, checos, noruegos y estadounidenses capaces de volar, por no hablar de la llegada de nuevos pilotos procedentes de Canadá, Australia, Nueva Zelanda, Sudáfrica y Rodesia.[np16] (La Luftwaffe, en cambio, recibió solo una infausta muestra de apoyo italiana durante

la batalla de Inglaterra.) El propio Murray nos da también la estadística clave: a primeros de mayo de 1940, Göring disponía de más de 1.000 pilotos de Bf-109 «operativamente preparados», y su índice de bajas ese mes fue de solo un 6,8 por ciento; en cambio, a principios de septiembre contaba con solo 735 de dichos pilotos, y se perdieron el 23,1 por ciento de ellos durante ese mes.[22] El gran contraataque de la RAF del domingo 15 de septiembre, cuando 60 cazas del Grupo n.º 12 de las Midlands se dirigieron hacia el sur y arrasaron las formaciones alemanas a última hora del día, impresionó a los mandos de la Luftwaffe al demostrar la profundidad de las defensas aéreas británicas.

En general, la lección estratégica de la batalla de Inglaterra fue muy clara: frente a un sistema defensivo aéreo bien defendido y bien organizado, una fuerza de bombarderos no siempre lograba «pasar», en el sentido baldwiniano del término; puede que unos cuantos lo hicieran, pero la mayoría sufrirían si volaban solos o con solo una protección parcial de aviones de escolta. Tener protección para la mitad del trayecto era como no tener apenas ninguna en absoluto, puesto que el enemigo se limitaba a retrasar sus principales líneas defensivas, esperaba y luego atacaba. Así, el resultado de una campaña de bombardeo estratégico realizada por una nación industrializada contra otra dependía de cuál fuera el bando cuyas fuerzas de cazas hubieran limpiado los cielos de sus adversarios directos. De nada más.

Es por esta razón por la que hemos dedicado tanto espacio y tanta atención a una campaña que se libró casi dos años y medio antes de Casablanca. Desde luego, las numerosas diferencias entre los (básicamente) cuatro meses de la batalla de Inglaterra y los cincuenta meses (si se cuenta desde enero de 1941) incesantemente duros de la campaña de bombardeo estratégico de los británicos y estadounidenses contra Alemania, eran enormes. Pero los principios operativos básicos de la guerra aérea —esto es, una adecuada valoración de la geografía, la selección de objetivos, y el número de hombres y aviones— seguían siendo los mismos.

Resulta, pues, notable de qué forma tan rápida y completa tanto los mandos estadounidenses como los británicos descartaron la idea de que había una gran lección que extraer de la derrota por parte del Mando de Caza de una Luftwaffe numéricamente superior en aquellos épicos meses de 1940. Los observadores estadounidenses concluyeron que los bombarderos alemanes llevaban un armamento inadecuado, volaban demasiado bajo y lo hacían en formaciones poco disciplinadas; eso no les pasaría a ellos. Dado que los estadounidenses planeaban desplegar “grandes cantidades de aviones muy veloces, con buena potencia defensiva y capaces de volar a elevada altitud”, la USAAF evitaría todos los problemas de Göring y Kesselring. Es cierto que los B-17 Fortalezas Volantes y los B-24 Liberator eran infinitamente superiores a, pongamos por caso, los Heinkel 111, pero todo eso presuponía que las capacidades de combate de la Luftwaffe permanecerían estáticas y que volar a siete mil metros en lugar de hacerlo a tres mil quinientos reduciría al mínimo las pérdidas. Pero ¿y si los cazas alemanes más modernos volaban a nueve

mil metros? Las conclusiones de los jefes de la RAF (aunque probablemente no del propio Dowding) fueron aún más notoriamente erróneas. La moral extraordinariamente alta y el espíritu de lucha de la población civil de Londres, Portsmouth y Coventry cuando estuvo sometida a un intenso bombardeo no llevaron al menor cuestionamiento de la doctrina de la fuerza aérea sobre el hecho de atacar en el corazón del territorio enemigo. Por el contrario, el comandante en jefe sir Charles Portal y otros simplemente dieron por supuesto que el pueblo alemán no sería tan resistente como el británico; un reflejo exacto de la conclusión a la que habían llegado los planificadores de la Luftwaffe antes de la guerra con respecto a la débil determinación de las democracias occidentales en comparación con la voluntad de hierro y la unidad nacional forjadas por el movimiento nazi.[23] Si el presupuesto operativo era que el otro bando se derrumbaría primero —lo que suena espantosamente a Douglas Haig, Erich Ludendorff y la guerra de trincheras durante el anterior conflicto mundial—, entonces no resulta sorprendente que se prestara poca atención a cuestiones realmente importantes como la distancia, la selección de objetivos y la detección.

LA OFENSIVA ALIADA DE BOMBARDEO Y SU DERRUMBE, DE FINALES DE 1940 A FINALES DE 1943

El 12 de octubre de 1940, Hitler pospuso la Operación León Marino hasta principios de la primavera siguiente. En enero, con su mente ahora absorta en el inminente ataque contra la URSS, ordenó parar la mayor parte de los preparativos para una invasión de Gran Bretaña. Göring, por su parte, dio instrucciones a la Luftflotte n.º 3, bajo el mando de Sperrle, de que se centrara solo en ataques nocturnos a objetivos industriales. No habría ya más duelos épicos de cazas sobre los manzanales de Kent.

De hecho, raras veces volvería a haber cazas alemanes sobre Inglaterra. La fuerza de Sperrle aumentó con la transferencia de algunos escuadrones de bombarderos de la Luftflotte n.º 2 y se convirtió en el único mando para la continuación de la guerra aérea contra Gran Bretaña. De ese modo pudo contar con una considerable flota de hasta 750 bombarderos (aunque las reparaciones, el mantenimiento y las necesidades de entrenamiento hacían que el número operativo total fuera mucho menor). No habría tregua para los habitantes de Londres y otras ciudades británicas durante los ataques nocturnos del resto del año; aun después de que Hitler aplazara la Operación León Marino, Londres sería atacada durante 57 noches seguidas antes de que la Luftwaffe cambiara de objetivo para realizar una aterradora incursión que asoló gran parte del centro histórico de la ciudad de Coventry. La campaña aérea se prolongó hasta finales de diciembre, cuando se suspendió debido al constante mal tiempo, pero se reanudó en la primavera de 1941. Todavía el 10 de mayo Londres era machacada una y otra vez por ataques nocturnos de gran intensidad. Después de eso, y aunque las incursiones alemanas continuarían de manera intermitente durante toda la guerra

(hasta que fueran reemplazadas por las bombas V), la campaña de bombardeo de la Luftwaffe nunca volvería a ser tan intensa. A mediados de mayo de 1941 la mayoría de los bombarderos y cazas de Göring, o bien se dirigían al frente oriental, o bien eran desviados a los escenarios bélicos de los Balcanes y el Mediterráneo. Más tarde, esto tendría una consecuencia muy significativa aunque imprevista: dado que los aviones alemanes ya no sobrevolaban Inglaterra a la luz del día, tampoco habría ningún reconocimiento fotográfico de la acumulación masiva de fuerzas aliadas que se produciría en preparación del Día D. Su debilidad aérea significó que Alemania estuviera ciega.

Si bien la ofensiva de bombardeo nocturno de la Luftwaffe fue mucho menos dramática que el gran duelo aéreo de agosto y septiembre de 1940, había mucho que aprender de ella en el caso de que algún observador perspicaz se hubiera molestado en hacerlo. Esta mostró lo difícil que resultaba llevar a cabo una ofensiva nocturna sostenida independientemente de cuál fuera la fuerza aérea que realizara el ataque, puesto que todas ellas afrontaban la tarea de tener que encontrar su camino en la oscuridad. Una vez que los escuadrones alemanes habían rebasado las estaciones de radar costeras, encontrarlos y luego derribarlos se convertía en una especie de juego del escondite, de modo que cualesquiera pérdidas infligidas eran esporádicas antes que decisivas. En los años siguientes, esto llevó a los británicos a establecer un sistema defensivo muy sofisticado frente a ataques aéreos nocturnos: una combinación de escuadrones de Spitfire y Mosquito especialmente entrenados, una red mucho más amplia de estaciones de detección HF-DF, y las interceptaciones de los mensajes Enigma de la Luftwaffe (aunque, como en el caso de las batallas atlánticas, los avances en detección y descifre no se tradujeron automáticamente en la destrucción del enemigo).

Pero la tarea de la Luftwaffe era mucho más difícil. Para empezar, estaban los obstáculos habituales de la autonomía y la resistencia, sobre todo para los bombarderos bimotores medios; si los Blenheim y Wellington de la RAF no podían penetrar muy profundamente en Francia y Alemania, por la misma razón los Dornier y Heinkel no podían llegar muy lejos en Gran Bretaña, o permanecer mucho tiempo una vez que habían llegado.[np17] Aparte del gigantesco objetivo que constituía Londres y de algunos objetivos marítimos especiales como Harwich y Portsmouth, la mayor parte de la industria británica estaba localizada más al norte y al oeste. Los principales astilleros estaban todos allí, y también muchos de los vitales yacimientos de carbón. Aparte de los navíos más ligeros del sur, la marina británica posicionó sus buques de guerra más pesados y sus escuadras de escolta del Atlántico en el norte de Irlanda, Liverpool, el Clyde y las Orcadas. Y aunque las Midlands albergaban numerosas fábricas, la estructura tardovictoriana de la industria fabril británica significaba que estas se hallaban dispersas en un área muy extensa. Incluso en una rara noche de luna (que también volvía a los aviones alemanes más vulnerables a los cazas de la RAF), la rígida aplicación de los apagones hacía difícil para los pilotos

alemanes averiguar dónde estaba su objetivo previsto; en las noches con el cielo nublado, la tentación natural era arrojar las bombas en cualquier parte dentro del área designada y volver a toda velocidad a casa. La mayoría de aquellas bombas caían en los campos sin causar daños, aunque no era raro que algunas de ellas impactaran en una escuela, en un hospital o en una hilera de viviendas de trabajadores.

Finalmente, aunque la inteligencia aérea alemana había preparado toda una lista de objetivos industriales e infraestructurales británicos antes de la guerra, apenas parece que hubiera alguna pauta en la campaña nocturna de la Luftwaffe. El bombardeo de Londres alivió la presión no solo sobre las bases de la RAF, sino también sobre las regiones manufactureras, pero los ataques ligeramente posteriores sobre Birmingham, Coventry, Bristol, Exeter, el Tyne, Plymouth y Gales del Sur, aunque infligieron daños, fueron demasiado dispersos y esporádicos para tener un impacto estratégico. En la primavera de 1942 hubo otro caso de estupidez mutua por parte de los mandos aéreos de cada bando. A finales de marzo, los planificadores de la RAF ordenaron inexplicablemente una incursión sobre la antigua y señorial ciudad hanseática de Lübeck, enfureciendo tanto a Hitler que este ordenó incursiones de represalia contra ciudades catedralicias y universitarias británicas (las denominadas «incursiones Baedeker») como York y Norwich, y el 3 de mayo de 1942 el corazón medieval del centro histórico de Exeter fue destrozado por las bombas. Tales incursiones no tenían ningún objetivo estratégico en absoluto. Simplemente desperdiciaron bombas (y tripulaciones) y despertaron odios. En retrospectiva, y como veremos en el resto de este capítulo, los objetivos industriales más importantes eran, con mucho, las fábricas de motores Rolls-Royce, en Derby, y las cadenas de montaje de los Spitfire y los Lancaster (a menudo con «fábricas en la sombra» construidas aún más lejos, en el norte de Gales o el noroeste de Inglaterra). Una ofensiva de bombardeo descontrolada y vengativa contra ciudades catedralicias simplemente carecía de propósito estratégico y desviaba la atención de la necesidad de mermar la creciente producción aeronáutica británica. Las cifras totales de producción de aeronaves lo dicen todo: en 1940 se construyeron 15.000 aviones; en 1941, 20.000, y en 1942, 23.000.[24]

La campaña contra las ciudades británicas hizo otras dos cosas: curtió a la gente frente a los bombardeos aéreos indiscriminados y despertó el anhelo de devolver el golpe a la población de Alemania. Los discursos más populares de Churchill en este período fueron aquellos en los que advertía al pueblo alemán de que, si continuaba siguiendo a los execrables líderes nazis (¿y qué otra opción tenía?), también él sufriría lo que se había hecho a Varsovia, Rotterdam, Londres y Coventry. En los últimos años se ha puesto bastante de moda denunciar la ofensiva estratégica aérea angloamericana contra Alemania como una forma especial de holocausto, y de hecho se pueden esgrimir graves críticas contra ella, como comentaremos más adelante. Pero resulta apropiado recordar que lo que se ha dado en llamar el «bombardeo del terror» se inició cuando los japoneses, los italianos y, sobre todo, los alemanes

abrieron sus compartimentos de bombas sobre las poblaciones civiles que estaban debajo.

La ofensiva aérea del Mando de Bombardeo de la RAF contra objetivos alemanes se encontró con muchos de los mismos problemas que había afrontado previamente la Luftwaffe. Los primeros meses de la guerra no habían sido propicios para un cuerpo que durante más de dos décadas había pregonado las ventajas del bombardeo estratégico independiente. Este realizó algunas primeras incursiones de carácter limitado sobre el oeste de Alemania, se vio obligado a abandonar los ataques diurnos debido al número de derribos entre los bombarderos, y luego encontró el bombardeo nocturno sobre Alemania plagado de dificultades; las nubes, generalmente densas, ocultaban a los bombarderos Wellington de los cazas enemigos, pero también camuflaban los objetivos enemigos, y las ayudas de detección, cuando las había, eran bastante primitivas. A partir de mayo de 1940, la entrada de Italia en la guerra supuso que un creciente número de escuadrones de la RAF, incluidos escuadrones de modernos bombarderos medios, tuvieran que ser desviados al Mediterráneo. Y todo el mundo —el Mando Costero, el Brazo Aéreo de la Flota, el Mando de Caza, los mandos tácticos de Oriente Próximo y la India— clamaba por contar con pilotos y tripulaciones mejor entrenados.

Aun así, a finales de 1940, y durante otros dos años, el Mando de Bombardeo ocuparía un lugar muy especial en la gran estrategia británica. Con la caída de Francia y casi todo el resto de Europa occidental, Gran Bretaña y su imperio se quedaron solos frente al Eje, mientras Estados Unidos y la Unión Soviética miraban hacia otro lado. En casi todos los aspectos, su postura tuvo que ser defensiva: proteger a los convoyes de barcos mercantes de los submarinos alemanes, interceptar los ataques alemanes de superficie, obstaculizar las incursiones nocturnas de la Luftwaffe sobre ciudades y fábricas británicas, resistir a las fuerzas italianas —infinitamente más numerosas— en África y el Mediterráneo, y (de ser posible) tratar de enviar algunos refuerzos a la India y Extremo Oriente en respuesta a las agresiones esporádicas de Japón. Los repetidos y cada vez mayores ataques aéreos contra Alemania, en cambio, serían la prueba de que Gran Bretaña podía dañar al enemigo y de que tenía serias posibilidades de ganar. Ello resultaría de suma importancia en las relaciones de Churchill con Roosevelt y Stalin, y de inmensa ayuda a la hora de apuntalar la moral nacional británica. No solo eso: una acertada campaña de bombardeo debilitaría el espíritu de lucha de Alemania, quizá no hasta el extremo que creían los consagrados defensores de la potencia aérea (esto es, producir el derrumbamiento del enemigo solo mediante el bombardeo), pero seguramente sí lo suficiente como para hacer que la reconquista de Europa —cuando llegara— fuera un poco más fácil. Incluso los almirantes y generales británicos escépticos ante las pretensiones del Mando de Bombardeo hubieron de convenir en que destruir los astilleros, atacar las fábricas de aviones y perturbar la producción de armamento de Alemania era algo estupendo.

La pregunta era: ¿podía llevarse a cabo una campaña de bombardeo con éxito? La respuesta fue que no en 1941, y de nuevo fue que no en 1942. Noche tras noche hubo incursiones del Mando de Bombardeo, a veces desviadas para atacar cruceros de combate alemanes en Brest o muelles de submarinos, aunque volviendo siempre a los ataques sobre el corazón del territorio enemigo. Sin embargo, el extraordinario coraje de las tripulaciones al mostrarse dispuestas a emprender aquellos espantosos vuelos, a perder a muchos amigos y colegas durante la noche y luego a salir de nuevo, no era ninguna garantía del éxito operativo si no se contaba con las herramientas adecuadas que requería la doctrina estratégica. Si la aviación de la RAF tenía una autonomía limitada (e incluso cuando esta aumentó), si normalmente no podía ver los objetivos, y si contaba con unos instrumentos de navegación y de fijación de objetivos inadecuados, entonces había pocas posibilidades de dañar la enorme capacidad industrial del enemigo aunque este no dispusiera de cazas nocturnos y de defensas antiaéreas con los que responder. Con unas baterías antiaéreas cada vez más potentes que obligaban a los bombarderos a volar a altitudes cada vez más elevadas, el nivel de precisión disminuyó todavía más. En la primavera de 1941 el Estado Mayor del Aire asumía un teórico error medio de lanzamiento de unos novecientos metros, lo cual resultaba ya bastante chocante. Pero el informe Butt de agosto de 1941 —un informe interno rigurosamente elaborado, basado en el nuevo reconocimiento fotográfico realizado al día siguiente—, halló que en una serie de incursiones efectuadas en el Ruhr solo una décima parte de los bombarderos de la RAF encontraron la ruta aun en un radio de ocho kilómetros de los objetivos asignados. Esta evidencia ciertamente hizo vacilar la fe de Churchill en el bombardeo. Por más que pudiera seguir jactándose en público de la ofensiva aérea, dudaba en su respuesta a la petición del Estado Mayor del Aire de una fuerza capaz de ganar la guerra integrada por cuatro mil bombarderos pesados, señalando que el incremento de la precisiónsolo cuadruplicaría su capacidad para dañar a Alemania. Asimismo, y por primera vez, admitiría en privado que «todo lo que hemos aprendido desde que empezó la guerra demuestra que los efectos [del bombardeo], tanto físicos como morales, se han exagerado sobremanera».[25]

La respuesta de la RAF fue reconocer que «el único objetivo al que la fuerza nocturna podría infligir un daño efectivo era una ciudad alemana entera», lo que implicaba claramente optar por el bombardeo indiscriminado.[26] Fue a partir de ese momento cuando se hizo cada vez más hincapié en debilitar la moral del enemigo, independientemente de lo que eso significara. Además, la cantidad de medios de destrucción masiva estaba aumentando rápidamente. ¿Qué daño podían infligir cientos de Lancaster nuevos y potentes si se los soltaba sobre el Tercer Reich? Asimismo, el estamento científico británico estaba empezando a desarrollar, con la financiación de la RAF, una serie de ayudas direccionales de alto secreto a la navegación y la identificación de objetivos —con los nombres en clave de Gee, Oboe y H2S—, que serían cada vez más capaces de llevar a los bombarderos más cerca del

objetivo. Lo mismo harían los nuevos escuadrones Pathfinder de la RAF, expresamente entrenados para volar por delante de la fuerza de bombardeo principal e identificar el objetivo con bengalas y explosivos. Las autoridades británicas también decidieron, un poco más tarde, autorizar el lanzamiento de unas tiras de aluminio (denominadas indistintamente «ventana», «copo de nieve» o «señuelo») que distorsionaban la pantalla de radar del enemigo. Y en medio de estas numerosas mejoras, el 22 de febrero de 1942 el mariscal del aire sir Arthur Harris se convirtió en el comandante en jefe del Mando de Bombardeo, con lo que el cuerpo pasó a contar con su más implacable defensor del bombardeo sostenido y generalizado de Alemania.

Nada de todo esto solucionaba en realidad el dilema operativo básico: cómo obtener el control aéreo sobre Alemania para poder eliminar la maquinaria industrial nazi. La idea de que ello no fuera quizá posible estaba ausente de la mente del Mando de Bombardeo. Lo único que hacía falta en adelante, se argumentaba, era la aplicación sistemática de más fuerza, principalmente por medio de los esfuerzos de la RAF, aunque la llegada a Gran Bretaña de la USAAF en 1943, con su propia convicción respecto del papel central del bombardeo estratégico, fue enormemente bienvenida. Si los generales del aire estadounidenses Henry «Hap» Arnold, Carl Spaatz e Ira Eaker necesitaban el firme apoyo del Estado Mayor del Aire británico para su estrategia europea, la RAF requería claramente de aviadores estadounidenses experimentados para mantener la presión en favor de la campaña de bombardeo estratégico. En Casablanca, los mandos aéreos angloamericanos mantuvieron un firme apoyo mutuo.

Harris era un personaje notable que suscitaba tanto pasiones como odios; era tan fuerte y egoísta como MacArthur o George Patton, e igual de agresivo. Como ellos, reconocía la necesidad de la exhibición de fuerza; de ahí la realización, en 1942, de las aclamadas incursiones «de los mil bombarderos» del Mando de Bombardeo de la RAF. Recurriendo incluso a escuadrones de entrenamiento y unidades de segunda línea, la noche del 30 de mayo logró reunir y enviar 1.046 bombarderos contra Colonia; una incursión sobre todo simbólica, por más que la ciudad poseyera también industria ligera y ocupara un emplazamiento clave en el bajo Rin. Unas 250 hectáreas de aquella antigua ciudad fueron arrasadas, con un coste de 40 bombarderos (un 3,8 por ciento). Luego siguieron otras incursiones similares contra Essen y después Bremen, aunque el cielo constantemente nublado y el mayor número de pérdidas entre los escuadrones de entrenamiento forzaron a Harris a abandonar por un tiempo aquella clase de espectáculos. De todos modos demostró lo que quería: que tenía un instrumento independiente para matar alemanes y causar daños al Tercer Reich. Eso le dio el margen necesario para poder llevar a cabo las tres grandes campañas de la RAF del período 1943-1944: la batalla del Ruhr, la batalla de Hamburgo y la batalla de Berlín.

Los resultados de estas tres batallas, en conjunto, muestran lo difícil que era (y

todavía sigue siendo) ofrecer una evaluación equilibrada de la campaña de bombardeo estratégico británica y de por qué se permitió al Mando de Bombardeo hacer lo que hizo durante tanto tiempo. La batalla del Ruhr consistió en nada menos que 43 grandes incursiones entre marzo y julio de 1943, y causó un daño masivo e indiscriminado a Essen, Aquisgrán, Duisburgo, Dortmund, Bochum, Düsseldorf y Barmen-Wuppertal (el 90 por ciento de esta última fue arrasado en un solo ataque, en mayo). Gracias a la ayuda del sistema direccional Oboe y de los Pathfinder, la precisión del Mando de Bombardeo había mejorado; sus aviones podían ciertamente alcanzar sus blancos, permanecer más tiempo en el aire y dispersar sus bombas incendiarias y otras más grandes (por entonces algunos de los Lancaster más recientes podían transportar bombas explosivas de alta potencia de 3.600 kilos de peso). Y las pérdidas de aviones y tripulaciones de la RAF, aunque en constante aumento, eran compensadas por los continuos refuerzos.

Quizá Harris debería haberse detenido ahí y no haber enviado sus bombarderos más lejos. Había dos buenos argumentos para restringir su campaña de ese modo, de los que el primero, obviamente, era la geografía. Mientras que las principales acerías británicas (Sheffield, Doncaster) estaban bastante al norte, gran parte de la industria pesada de Alemania se hallaba en el oeste del país. De modo que los escuadrones del Mando de Bombardeo solo tenían que exponerse a un tramo relativamente corto de fuego antiaéreo y cazas nocturnos de la Luftwaffe. En segundo lugar, como ha señalado recientemente el historiador Adam Tooze, los bombardeos del Ruhr realmente estaban perjudicando aquella parte de la economía de guerra alemana, y mucho más de lo que han interpretado los posteriores críticos de la ofensiva aérea estratégica global.[27] Aunque puede que no hubiera un bombardeo selectivo de fábricas concretas, la RAF estaba arrojando infinidad de bombas sobre grandes concentraciones de producción industrial estratégica. Cuando se enteró de que ciertos visitantes estadounidenses criticaban los limitados esfuerzos bélicos británicos en 1943, Spaatz se apresuró a recordarles que el Mando de Bombardeo eralaúnica fuerza del bando occidental que estaba dañando directamente a Alemania.

Pero Harris quería ir más allá. Para su deleite, la batalla de Hamburgo fue un nuevo anuncio del bombardeo masivo. Entre julio y noviembre de 1943 se realizaron la asombrosa cantidad de 17.000 salidas de bombarderos contra aquella gran ciudad portuaria y varias otras en la parte occidental de Alemania, agrupadas bajo el nombre de Operación Gomorra. La incursión inicial, llevada a cabo el 24 de julio, fue terrible: 791 bombarderos de la RAF, entre ellos 374 Lancaster, protegidos por los «señuelos» de aluminio, dirigidos por el sistema Oboe, guiados por los Pathfinder y ayudados por el buen tiempo, devastaron el centro de aquella histórica ciudad hanseática (una ciudad, por cierto, tradicionalmente muy anglófila). Durante las semanas siguientes no hubo reposo para Hamburgo, dado que la USAAF se incorporó a la campaña, al igual que una serie de cazabombarderos Mosquito que habían sido especialmente modificados para transportar bombas de 1.800 kilos. Luego, más avanzado el verano,

la fuerza principal del Mando de Bombardeo atacó una y otra vez objetivos alemanes. El 17 de agosto, Harris envió una fuerza de 597 Lancaster a atacar la estación experimental de bombas volantes que tenía el Reich en Peenemünde.

Esta, sin duda, era la apoteosis de la doctrina de Trenchard (el anciano todavía vivía, puntualmente informado y gruñendo de aprobación). Unas 260 fábricas de la zona de Hamburgo fueron borradas del mapa, y lo mismo ocurrió con 40.000 casas y 275.000 pisos, 2.600 tiendas, 277 escuelas, 24 hospitales y 58 iglesias; murieron alrededor de 46.000 civiles. La devastación de Hamburgo conmocionó por completo a los líderes alemanes. Speer advirtió al Führer de que con seis ataques más como aquel se acabaría el Tercer Reich, un vaticinio que Hitler rechazó. Goebbels, sin embargo, calificó en privado los bombardeos de Hamburgo como «una catástrofe». [28]

Pero el terrible éxito de Harris en la destrucción de Hamburgo pronto se tradujo en la ruina del Mando de Bombardeo, o casi. Aquellos ataques nocturnos fueron tan manifiestamente destructivos y produjeron tal pánico entre la población civil alemana que los líderes del Reich ya no pudieron menospreciarlos como una actividad marginal. El daño infligido a Hamburgo, junto con las batallas de Stalingrado, Kursk, El Alamein, el norte de África y Sicilia, vinieron a constituir en conjunto una advertencia al Tercer Reich de que la primera y relativamente fácil etapa de la guerra había terminado. A partir de entonces esta dejaría de ser un camino de rosas que les permitiera ofrecerle a la población alemana a la vez cañones y mantequilla. Speer por un lado, y el mando de la Luftwaffe por otro —en esa fase Göring no era ya más que un bravucón incompetente—, tenían el talento y el empuje necesarios para hacer justamente lo que se requería.

En cuanto terminó la campaña de Hamburgo, Harris elevó de inmediato la apuesta y emprendió la batalla de Berlín, que implicó 16 grandes ataques realizados entre noviembre de 1943 y marzo de 1944 (además de ataques secundarios sobre Frankfurt, Stuttgart y Leipzig, un total de 20.000 salidas). Sin embargo, durante ese mismo período, y con gran celeridad, el sistema de defensa aérea alemán había sido renovado y reforzado. Un gigantesco ejército de batallones de artillería antiaérea pesada cubría ahora todo el territorio alemán; se habían formado escuadrones especiales de cazas nocturnos equipados con lanzacohetes; se habían hecho enormes avances en los sistemas alemanes de detección; la Luftwaffe también había encontrado un modo de eludir los efectos perturbadores de los «señuelos», y por último, obviamente, seguía habiendo dos obstáculos a cualquier campaña de bombardeo estratégico: el clima, que durante aquellos meses de invierno era siempre malo, y la distancia, dado que el tiempo necesario para atacar Berlín era muy superior al requerido para las incursiones de Hamburgo o Colonia. Los cazas nocturnos alemanes con base, por ejemplo, en las inmediaciones de Hannover podían atacar a los bombarderos una vez, repostar y luego volver a atacarlos en su vuelo de regreso.

Por todas esas razones, el daño infligido a Berlín —una ciudad enorme y extensa

como Londres— fue mucho menor que el causado a otras ciudades alemanas más pequeñas como Essen. En cambio, las pérdidas de aviones y tripulaciones del Mando de Bombardeo se dispararon cuando 1943 daba paso a 1944. El índice de pérdidas en cada incursión se situaba en una media del 5,2 por ciento, y la moral entre las tripulaciones, hasta entonces extraordinariamente valerosas, se desplomaba. En total, en la campaña de Berlín el Mando de Bombardeo perdió 1.047 aviones pesados, y otros 1.682 sufrieron daños. Poco después, las catastróficas pérdidas que observara el piloto de Pathfinder Pat Daniels durante la incursión de Nuremberg, el 30 de marzo de 1944, llevaron la campaña de bombardeo estratégico de la RAF contra Alemania a un punto muerto. Perder 95 bombarderos de 795 enviados representaba un índice de bajas del 11 por ciento, algo totalmente insostenible. Para entonces, hasta el Estado Mayor del Aire en Whitehall (el comandante supremo de las fuerzas aéreas, Charles Portal, y sus planificadores) había abandonado a Harris, y sus miembros estaban probablemente encantados de que Eisenhower hubiera indicado que tanto la USAAF como la RAF debían concentrarse únicamente en objetivos vinculados al inminente desembarco del Día D; es decir, en objetivos tácticos como los puentes de ferrocarril franceses en lugar de en operaciones estratégicas. En abril de 1944 el propio Harris admitió ante el Ministerio del Aire que «los índices de bajas … no podrían sostenerse a largo plazo». Dado que las recientes innovaciones, como los «señuelos» y los Pathfinder, ya no resultaban tan eficaces, eran necesarias acciones correctivas, incluidas quizá escoltas de cazas nocturnos de la RAF para sus bombarderos. Como concluirían dos décadas después los historiadores oficiales británicos que examinaron los correspondientes informes, la batalla de Berlín fue algo más que un fracaso; «fue una derrota».[29]

El tercer nuevo elemento introducido entre finales de 1940 y 1943 —esto es, la llegada de las fuerzas aéreas del ejército estadounidense para unirse a la RAF en la campaña aérea contra la capacidad de lucha de Alemania— fue el más importante de todos. También esta historia puede reducirse a sus partes fundamentales. Para empezar, ello resultó estratégicamente significativo porque la llegada de una nueva fuerza aérea estratégica a Europa significaba más presión sobre el Tercer Reich y más presión desde el oeste, lo que lógicamente implicaba una menor capacidad de la Luftwaffe (menos aviones, menos producción industrial, menos personal entrenado) para asignar recursos a la agotadora batalla en el este o la dilatada lucha en el Mediterráneo y el norte de África, que, sin embargo, requería un mayor número de escuadrones alemanes para hacer frente a las siempre crecientes fuerzas aéreas británicas y estadounidenses. Es más o menos en ese período (1942-1943) cuando pueden detectarse grupos aéreos de la Luftwaffe yendo y viniendo de un lado a otro entre el frente oriental, el norte de África e Italia, Francia y la defensa del Reich. Hap Arnold, aunque siempre se quejaba de la falta de aviones y tripulaciones de la USAAF, en realidad fue capaz de enviar nuevas remesas de escuadrones a Gran Bretaña, el norte de África y el Pacífico. Göring ya no contaba con esa opción. A

finales de 1943 se abrían nuevos aeródromos cada seis días en las llanuras, topográficamente apropiadas, de Anglia Oriental a fin de poder recibir las remesas de nuevos bombarderos y cazas estadounidenses.

La llegada de los escuadrones estadounidenses fue importante no solo porque representaba una gran adición a la lucha contra el Eje en Europa, y no solo porque supuso un tremendo impulso a la moral británica, sino también porque incorporó dos elementos operativos de crucial importancia a la contienda. El primero fue que la USAAF insistió en realizar solo bombardeos diurnos; esta había sido su doctrina durante años porque aprovechaba las ventajas de poder contar con B-17 y B-24 fuertemente armados, capaces de volar a elevada altitud y equipados con unos visores de bombardeo supuestamente de gran precisión desarrollados por la empresa Norden en la década de 1930. Durante un tiempo, Harris y otros oficiales de alto rango de la RAF, e incluso el propio Churchill, presionaron a los estadounidenses para que se unieran a la campaña nocturna, una idea operativa insensata que fue acertadamente rechazada. Lo bueno del plan estadounidense era que incorporaba la posibilidad de bombardear Alemania veinticuatro horas al día. Los londinenses al menos disponían de las horas de luz del día para limpiar los destrozos nocturnos de la Luftwaffe y tener algo de reposo. Pero veinticuatro horas de bombardeo por parte de la USAAF durante el día y por parte de la RAF por la noche era algo que supondría, al menos en teoría, una presión implacable sobre las defensas aéreas alemanas, los controladores aéreos y los servicios de socorro y de reparación de daños, así como sobre los propios trabajadores alemanes.

El segundo elemento fue que los estadounidenses insistieron también en el otro aspecto crucial de su doctrina aérea de preguerra, el bombardeo «de precisión» de objetivos militares-industriales identificables. Como veremos, esto era algo mucho más fácil de decir que de hacer, y que a menudo sería incumplido por unas tripulaciones confusas y atemorizadas. Pero la insistencia de la USAAF en atacar objetivos tales como una fábrica de Messerschmitt o una estación de clasificación ferroviaria resultaba significativa porque venía a complementar el bombardeo de saturación, más general, de las incursiones nocturnas de la RAF, y dificultaba la respuesta por parte de los planificadores de la defensa aérea alemana: ¿debían agrupar sus batallones antiaéreos en torno a Colonia o en torno a una importante fábrica de tanques situada a cincuenta kilómetros de distancia? Después de la guerra, los asesores aliados compararían el rendimiento de esas dos doctrinas de bombardeo tan distintas. En las acaloradas controversias de la posguerra sobre el bombardeo en masa de civiles enemigos, las fuerzas aéreas del ejército estadounidense pudieron atribuirse cierta superioridad moral, al menos en su campaña europea. Pero en términos prácticos, es decir, en la destrucción de infraestructuras, fábricas y carreteras alemanas, no hubo tanta diferencia.

Todas esas aparentes ventajas fueron bien acogidas en el bando aliado. El único problema era que aquellos presupuestos operativos sobre la capacidad de realizar

bombardeos de precisión sobre cualquier objetivo enemigo seleccionado en realidad no funcionaron cuando fueron puestos en práctica entre 1942 y comienzos de 1944, de modo que, en realidad, el historial estadounidense no fue tan diferente del atribuible al Mando de Bombardeo de la RAF. Y encontrar una solución a aquel reto concreto estaba requiriendo claramente mucho más tiempo que lograr el dominio de las vías marítimas del Atlántico.

Con toda la sabiduría que la retrospección proporciona a los historiadores y estrategas de salón, hoy no es difícil ver dónde residían los impedimentos. La primera razón fue sin duda que los bombardeos de la 8.ª Fuerza Aérea contra Alemania, sobre todo en 1942 y comienzos de 1943, constituyeron un ejemplo de lo que se podría calificar como «demasiado poco ydemasiadopronto». Política e institucionalmente, a los jefes de la USAAF (Arnold, Spaatz y Eaker) y sus altos mandos les preocupaba la posibilidad de que la existencia de la fuerza aérea como un tercer ejército independiente dependiera de que probara su valía cuanto antes. Por motivos geográficos obvios, y posiblemente debido a los recuerdos de 1917-1918, tanto el ejército de tierra estadounidense como la USAAF siempre habían considerado el escenario europeo mucho más importante que los del Pacífico y Extremo Oriente. Para el ejército, las distancias a través del Pacífico simplemente eran demasiado grandes para permitirle desempeñar el papel protagonista; sus grupos de islas eran demasiado reducidos para permitir el despliegue de veinticinco o cincuenta divisiones siguiendo la tradición bélica estadounidense, consistente en desplegar una enorme cantidad de hombres y municiones para apabullar al enemigo, como ocurriera en la guerra de Secesión y, de nuevo, en 1917-1918 en Francia.[30] En el Pacífico no había sitio para los tanques, y apenas lo justo para la artillería; no había nada que el ejército pudiera hacer en aquellos escenarios bélicos que no pudiera realizar igual, o quizá mejor, un cuerpo de marines reforzado.

Ese era también el problema de la fuerza aérea. En el Pacífico no había estratégicamente nada quebombardear hasta que uno se acercara a Japón, probablemente después de años de lucha. Alemania no solo era el mayor enemigo en los planos industrial y tecnológico, sino que además sus fábricas y líneas férreas se hallaban justo enfrente de Suffolk, al otro lado del mar del Norte, del mismo modo que las playas de Normandía se hallaban justo enfrente de Sussex cruzando el canal de la Mancha. Sin el foco alemán, temía Arnold, los nuevos y preciados escuadrones de bombarderos de la fuerza aérea serían divididos y dispersados desde Terranova (para combatir a los submarinos alemanes) hasta Nueva Guinea (para contribuir a las laboriosas campañas de MacArthur), pasando por el norte de África (en apoyo de las fuerzas terrestres de Eisenhower y Patton).

Cuando se dirigía a la Conferencia de Casablanca, Arnold tenía toda clase de razones para mostrarse temeroso. Los ataques japoneses a Pearl Harbor y las Filipinas habían proporcionado a los almirantes Ernest King y William Leahy sólidos argumentos para abogar por la política de «el Pacífico primero»; una política

respaldada por una gran parte del sentimiento popular, pero que seguramente daría el papel protagonista a la marina estadounidense. Al mismo tiempo, la creciente renuencia británica a comprometerse con una fecha definitiva para una invasión aliada de Francia venía a debilitar el precario acuerdo de 1941 en el sentido de que la derrota de la Alemania nazi tenía prioridad absoluta. Luego estaba la fuerte presión que un irritado Stalin ejercía sobre Londres y Washington para que hicieran algo más de lo que hacían, así como el hecho de que ni siquiera las enormes capacidades productivas de Estados Unidos podían satisfacer las gigantescas necesidades de armas y hombres de los diferentes cuerpos de las fuerzas armadas. De hecho, durante todo el año 1942 hubo feroces choques entre ellos en torno a cuestiones de prioridad, haciendo temer a la USAAF por sus programas de bombardeo al ver que se hacían recortes en las anteriores demandas de cada cuerpo; en consecuencia, la necesidad de demostrar que la fuerza aérea estaba golpeando y dañando a Alemania se volvió imperiosa.[31] Les gustara o no, los bombarderos estadounidenses tenían que despegar por pocos que fueran y por mal preparados que estuvieran, tal como habían hecho sus primos ingleses en 1939.

Arnold y sus colegas se marcharon de la Conferencia de Casablanca bastante aliviados por la declaración de que, por delante de «la destrucción y el desbaratamiento progresivos del sistema militar, industrial y económico alemán», solo estaba, en orden de prioridades, ganar la batalla del Atlántico. Se habían enfrentado directamente a la marina hasta la víspera de la conferencia, y luego habían mantenido fuertes disputas con Churchill y los jefes británicos (normalmente sus aliados naturales en el argumento en favor de «Alemania primero») en cuanto a la asignación de recursos en el Mediterráneo. Habían pasado el año 1942 utilizando todos los argumentos concebibles en su favor; por ejemplo, presentando la incursión sobre Lille del 9 de octubre —con su resultado contradictorio, si no francamente dudoso (véase más adelante)— como un ejemplo de que una fuerza de bombarderos fuertemente armados podía ejecutar su misión sin escolta. Y todos y cada uno de los informes de ese año de la RAF sobre la eficacia desu bombardeo estratégico fueron leídos con impaciencia y rápidamente difundidos entre los mandos superiores. En enero de 1943, pues, la USAAF confiaba en que finalmente había demostrado su importancia y preservado su misión estratégica. Años después de la guerra, Albert Speer le preguntaría a Eaker por qué había involucrado a sus escuadrones tan pronto, en un número relativamente tan pequeño y sin escoltas de cazas de largo alcance. La respuesta fue que era políticamente necesario. No es de extrañar que Elmer Bendiger se enfureciera tanto cuando supo de aquella respuesta treinta años después del suceso.[32]

Hubo otros motivos por los que los dos primeros años de la campaña de bombardeo estadounidense contra Alemania resultaron decepcionantes. La USAAF estaba creando la mayor fuerza aérea estratégica de la historia (en 1945, el total de bombarderos estadounidenses en Europa, incluidos los nuevos grupos mediterráneos

independientes, sería el doble que el de los del Mando de Bombardeo de la RAF), y esperaba hacerlo en un plazo de tiempo excepcionalmente breve. Pero ¿de dónde saldrían los miles de pilotos necesarios y quién iba a entrenarlos? ¿Y las decenas de miles de miembros de las tripulaciones, el vital personal de tierra y los mecánicos? ¿Y los ayudantes, el personal de inteligencia y el personal del cuartel general de cada grupo? ¿Los aeródromos, las torres de control, los hangares y comedores? ¿Los aviones y las bombas? Arnold también sabía que, si no enviaba un buen número de bombarderos de largo alcance al sudoeste del Pacífico, Estados Unidos podía perder la reñida batalla de Guadalcanal, que duraría desde agosto de 1942 hasta enero de 1943, y tampoco podía descuidar los escenarios bélicos no europeos; por lo tanto, el suministro de hombres y aviones a Inglaterra forzosamente había de ser limitado. Al final, no fue ninguna sorpresa que las inicialmente pequeñas 8.ª y 9.ª Fuerzas Aéreas del ejército estadounidense tuvieran un difícil comienzo cuando realizaron sus primeros vuelos a través del canal de la Mancha, dado que tenían nuevos comandantes, nuevas tripulaciones, nuevos aviones y nuevas bases, además de un nuevo y sofisticado enemigo.

Hubo también, inevitablemente, la serie habitual de problemas prácticos: el mal tiempo, las misiones abortadas, el rendimiento decepcionante de los visores de bombardeo, las limitaciones en cuanto a la autonomía, los contraataques de la Luftwaffe y la falta de escoltas. Todo esto habría puesto a prueba a cualquier fuerza de bombardero completamente entrenada y lista. Sencillamente no había nada que hacer con respecto al tiempo, casi siempre nublado sobre el noroeste de Europa durante la mayor parte del año, tal como habían señalado los británicos. Acertar a introducir «una bomba en un barril de encurtidos» con un visor Norden, tal como rezaba la propaganda del fabricante, puede que fuera posible en los despejados campos de pruebas de Texas, pero resultaba lisa y llanamente imposible cuando había una capa de nubes que lo cubría absolutamente todo. En esta primera etapa no había todavía sofisticados instrumentos direccionales que llevaran directamente a los B-17 sobre sus objetivos, y los jefes de escuadrón a menudo tenían que ordenar el regreso a la base sin poder cumplir la misión. Que volvieran con los compartimentos de las bombas vacíos o no era una cuestión secundaria, pero a pocos pilotos les gustaba aterrizar con la bodega llena de bombas. Incluso cuando el cielo estaba despejado seguía habiendo vientos fuertes que perjudicaban la puntería de los bombarderos; además, cuanto más alto se volaba para evitar el fuego antiaéreo, mayor era el margen de error.

Luego estaba la vulnerabilidad de la USAAF a los cazas enemigos. Como hemos señalado anteriormente, en 1942-1943 el alto mando alemán había cobrado conciencia, al menos parcialmente, de la amenaza planteada a la producción industrial del Reich por las incursiones «de los mil bombarderos» del Mando de Bombardeo, y se aprestaba a dar una respuesta impresionante. Eso significaba que las defensas alemanas se habían vuelto mucho más resistentes justo cuando los

estadounidenses hacían sus primeras tentativas de incursiones diurnas. Por último, ahora la Luftwaffe disfrutaba de la ventaja de jugar en casa en aquella clase de combate diurno que tan crucial había sido para el Mando de Caza durante la batalla de Inglaterra; cuanto más lejos estaban los objetivos establecidos por Spaatz y Eaker, más ocasiones tenían los cazas alemanes de repostar y volver a atacar, mientras que los bombarderos aliados carecían de la protección de los Spitfire de corto alcance o los Thunderbolt de alcance medio (en ese sentido, no es en absoluto de extrañar que Speer situara las nuevas fábricas de aviones y tanques lo más lejos posible del canal de la Mancha, bien dentro del territorio polaco y checoslovaco). Los bombarderos estadounidenses, como los convoyes atlánticos, padecían ahora una brecha de escolta.

Dadas todas esas limitaciones, es natural que las primeras incursiones diurnas fueran vacilantes y no se alejaran de las bases de partida; por el momento, las operaciones se producirían solo en el noroeste de Francia y los Países Bajos, y contarían con cobertura de cazas. Durante todo el mes de agosto de 1942 hizo buen tiempo, la Luftwaffe brilló por su ausencia y los bombardeos resultaron notablemente precisos. La situación se prolongó hasta septiembre, e incluso cuando los alemanes estrenaron los Fw-190, estos se las vieron sobre todo con los Spitfire. Pero todo eso cambió con el ataque de 108 bombarderos de la USAAF a las industrias pesadas de Lille el 9 de octubre de 1942. Pasando a toda velocidad entre nada menos que 156 escoltas aliadas, los cazas alemanes se concentraron en los B-17 Fortalezas Volantes y los B-24 Liberator, todos ellos cargados al máximo. Resultaba que la Luftwaffe aún no había establecido la que sería su táctica más destructiva contra bombarderos fuertemente armados volando en torno a los 7.500 metros de altitud, de modo que las pérdidas de la USAAF fueron solo de cuatro aviones destruidos, cuatro seriamente dañados y otros 42 con necesidad de reparaciones. Pero la sangría había empezado. Más significativo fue el hecho de que el constante ataque de los cazas se tradujera en un catastrófico descenso de la precisión aliada; solo 9 de las 588 bombas de gran potencia cayeron en un radio de unos 450 metros de sus objetivos, y muchos bombarderos soltaron su carga antes siquiera de acercarse a ellos. En refriegas masivas como aquella, no resulta sorprendente que los artilleros sobrestimaran desorbitadamente el número de cazas alemanes derribados (afirmaban que habían sido 56 seguros y 24 probables). Tales estimaciones ayudaron mucho a Arnold y Spaatz en las campañas políticas de la fuerza aérea en Washington, pero también mostraron lo verdes y nerviosas que estaban aquellas nuevas tripulaciones y cuán pobre era la evaluación que se realizaba después de cada acción. (Los análisis de posguerra revelarían que la Luftwaffe registró solo una pérdida clara ese día, y posiblemente una segunda.)

Incluso entre quienes creían que la campaña de la USAAF estaba demostrando la valía de esta fuerza aérea, los últimos meses de 1942 y los primeros de 1943 trajeron una disminución generalizada del ritmo de acción. Cada vez más escuadrones de bombarderos y cazas estadounidenses eran desviados para apoyar la Operación

Antorcha y las posteriores campañas terrestres en el norte de África. El clima invernal hacía que la precisión de los bombardeos diurnos fuera prácticamente imposible contra cualquier objetivo en el noroeste de Europa (las mismas tormentas que impedían a los submarinos alemanes atacar a los buques mercantes aliados también impedían a los aviones estadounidenses encontrar sus objetivos en Francia). La difusión pública de las bajas civiles francesas fruto de aquellos ataques aéreos generaba pesimismo, especialmente cuando tantos de dichos ataques se habían producido bastante lejos de los objetivos preestablecidos. En consecuencia, durante un tiempo el bombardeo estadounidense se centró en objetivos costeros como los muelles de submarinos alemanes. Todo esto decepcionó al Mando de Bombardeo de la RAF, que había confiado en un rápido refuerzo de su (mutuamente) agotadora lucha contra la Luftwaffe en Alemania. Pero lo más importante es que dio tiempo al alto mando alemán para montar sus defensas aéreas y antiaéreas, y para modificar la producción dando prioridad a los cazas.

La 8.ª Fuerza Aérea hizo sus primeras incursiones sobre objetivos situados en Alemania a finales de enero de 1943, pero resultaron prácticamente inofensivas al verse perturbadas en gran medida por el mal tiempo. Este período sombrío e improductivo duró hasta bien entrado el año, para gran frustración de Arnold. Solo con la llegada del verano, la mejora del tiempo y la incorporación de más escuadrones (en febrero, la 8.ª Fuerza Aérea había tenido un promedio diario de solo 74 aviones operativos con sus tripulaciones), la ofensiva estadounidense se puso de nuevo en marcha. Sin embargo, la mejora de las condiciones operativas también significó que pronto pudiera comprobarse plenamente el nuevo alcance de las capacidades defensivas de la Luftwaffe contra las incursiones diurnas. En una realizada sobre Kiel el 14 de mayo, ocho bombarderos fueron derribados y 36 resultaron dañados de un total de 126 enviados a la misión; en una doble incursión llevada a cabo sobre Bremen y Kiel el 13 de junio, se perdieron 26 bombarderos y otros 54 sufrieron daños de un total de 182, y en la incursión de Ochersleben del 28 de julio, solo una tercera parte de los 120 bombarderos que participaron volvieron indemnes a la base, mientras que 16 fueron derribados y 64 resultaron dañados.[33] Y aquellas eran operaciones en las que los escuadrones de bombarderos podían contar con escoltas de cazas durante la mayor parte del trayecto. Pese a tan siniestros indicios, la idea de realizar incursiones de más largo alcance siguió cobrando ímpetu.

Así llegaron las terribles incursiones y pérdidas de Schweinfurt con las que se iniciaba este capítulo. Además de los 60 bombarderos perdidos durante aquella incursión del 14 de octubre de 1943, otros 138 sufrieron daños, lo que significaba que solo un 14 por ciento de los 229 aviones que de hecho participaron en el ataque —muchos regresaron antes— llegaron indemnes a la base. Esta parece una cifra fantástica hasta que se lee el análisis detallado que aparece en la historia oficial de la USAAF, y en el que se habla de un rendimiento de la Luftwaffe que, para sus autores, no tenía precedentes en cuanto a su magnitud, inteligencia y dureza de ejecución:

> Atacaron una oleada tras otra de cazas. Por regla general, una fila de cazas monomotor venía de frente, disparando con cañones normales de 20 mm y ametralladoras hasta estar muy cerca de la formación. Siguiendo de cerca a los cazas monomotor aparecían grandes oleadas de cazas bimotor, cada uno de los cuales disparaba un gran número de cohetes desde lanzaderas que llevaba bajo las alas … Mientras tanto, los cazas monomotor repostaban y atacaban desde todas partes. Pronto les seguían grupos rehechos de cazas bimotor cargados con cohetes. Tras acabárseles los cohetes, esos cazas bimotor con frecuencia empezaban a disparar con sus cañones y ametralladoras. La aviación enemiga se concentraba en una sola formación cada vez, rompiéndola por medio de ataques con cohetes … y luego remataba a los dañados con fuego de cañón. Un ala de combate de la 1.ª División de Bombardeo, que se llevó la peor parte del contraataque, fue casi completamente eliminada por medio de esa táctica.[34]

A pesar de estas pérdidas, los ataques de la USAAF a la industria aeronáutica alemana en ese períodociertamente tuvieron un impacto considerable; la estrategia de objetivos selectivos, de modo similar a los ataques nocturnos de la RAF sobre el Ruhr, asustó lo bastante a Speer como para que este se animara a pedir una cantidad aún mayor de los enormes recursos del Reich para la campaña contra la ofensiva de bombardeo angloamericana. El combate no haría sino endurecerse. Sin embargo, para los mandos del aire aliados aquel representaba un índice de pérdidas absolutamente insostenible, probablemente mayor que el de ninguna otra campaña aérea de la guerra, y la ofensiva simplemente hubo de interrumpirse, restringiendo temporalmente los bombardeos a objetivos de corto alcance. El clima invernal hizo que todo ello fuera justificable, y proporcionó tiempo para tratar de reconstruir la maltrecha moral, que podía medirse negativamente por el creciente número de misiones abortadas o de aviones parcialmente dañados que planeaban hasta refugios neutrales como Suecia y Suiza.[np18]

No es posible mejorar la conclusión ofrecida por la propia historia oficial de la fuerza aérea sobre este sombrío capítulo de la guerra:

> A mediados de octubre de 1943 la campaña de bombardeo diurno estaba en crisis. Su coste se había elevado alarmantemente, mientras que sus éxitos seguían siendo problemáticos. Los presupuestos subyacentes fueron, pues, objeto de reconsideración … El hecho era que la 8.ª Fuerza Aérea había perdido por el momento la superioridad aérea en Alemania. Y era obvio que dicha superioridad no podría recuperarse hasta que pudiera disponerse de una escolta de largo alcance suficiente … Evidentemente, también, habría que incrementar la autonomía de los cazas.[35]

Por suerte para las maltrechas tripulaciones de los bombarderos aliados, las soluciones estaban a la vuelta de la esquina.

EL MERLIN Y EL MUSTANG

La decisión de los estadounidenses de detener sus bombardeos diurnos sobre las industrias enemigas se produjo aproximadamente veintiséis años después del informe Smuts, un hecho ignorado en las versiones más teleológicas del auge de la moderna

potencia aérea. Este ofrece a los estudiosos de la guerra un ejemplo magnífico —quizá el mejor que tenemos— de cómo una novedosa doctrina estratégica fue formulada en teoría mucho antes de que se pudiera llevar a la práctica. En ningún otro capítulo de este libro es mayor la necesidad de explicar detalladamente cómo y por qué los aliados tardaron tanto en salvar esta brecha crucial entre la concepción y la materialización de su estrategia. Ello es así porque las otras formas de guerra que aquí se tratan (como la de los convoyes, los desembarcos anfibios y las batallas terrestres masivas) llevaban ya muchos siglos de existencia. Pero el hecho de volver a contar con detalle esta historia concreta también se justifica, seguramente, por las enormes reivindicaciones de la eficacia de la potencia aérea realizadas por sus partidarios tanto antes como mucho después de la Segunda Guerra Mundial.

La «solución» al problema de la vulnerabilidad de los bombarderos, cuando surgió, se desarrolló de hecho con gran rapidez, aunque, como veremos, podría haber llegado a los cielos de Europa aún más deprisa de lo que lo hizo. Lo que se necesitaba era un avance tecnológico que resolviera el problema militar sucintamente señalado por los historiadores oficiales estadounidenses: un caza aliado de largo alcance capaz de rechazar los ataques aéreos sobre los vulnerables grupos de bombarderos. Desde el punto de vista mecánico, esto podía definirse mediante un conjunto de especificaciones operativas y de ingeniería para una nueva aeronave. Esta tenía que ser un caza monomotor que fuera más rápido y más maniobrable que cualquiera de los que la Luftwaffe poseía o pudiera sacar durante más o menos el siguiente año, y tenía que ser capaz de mantener su rendimiento en cualquier altitud entre los 1.500 y los 12.000 metros, algo que los expertos consideraban aerodinámicamente imposible dados los presupuestos existentes en el ámbito del diseño de aviones. Y lo más importante de todo —e igualmente imposible—: este avión debía tener la suficiente capacidad de combustible para permitirle acompañar a los bombarderos de la USAAF en un vuelo de ida y vuelta desde Anglia Oriental hasta más allá de Berlín, y para proteger a sus «convoyes» hasta mil kilómetros de sus bases. Esos requisitos parecían desafiar las leyes de la física: ¿cómo podía un caza ser lo bastante voluminoso como para llevar suficiente combustible para llegar, pongamos por caso, a Praga, y a la vez lo bastante ágil y rápido para abatir en el aire a un Fw-190 que hubiera despegado de una base cercana? Sin embargo, el avión fue construido. Sir Henry Royce (1863-1933) fue uno de los mayores inventores e ingenieros del mundo occidental desde Macadam, Brunel, Stephenson, Bell y Edison. Royce había cursado solo un año de educación formal, y durante su juventud había sobrevivido vendiendo periódicos. Fascinado por las máquinas, sobre todo por los nuevos automóviles, empezó a construirlos él mismo ya antes de la Primera Guerra Mundial; cuando se unió a su socio comercial Charles Rolls y la empresa se expandió, él siguió insistiendo en mantener un nivel de calidad muy elevado. El hombre tenía la manía de la precisión. Más avanzada su trayectoria profesional, el creador de los que serían los mejores y más fiables automóviles fijó su atención en otro ámbito, más novedoso, pero a la vez

relacionado con el anterior, el de los motores de aviación. Era un paso lógico: tanto los coches como los aviones se basaban en la energía no animal de la gasolina para propulsar sus pesadas estructuras, y a sus ocupantes humanos, a lo largo de tortuosos caminos rurales o en el cielo azul que se extendía en lo alto. Ambos vehículos consistían en un sólido chasis que albergaba cientos de partes móviles, muchas de las cuales tenían que girar, cambiar de posición o encenderse y apagarse con precisión hora tras hora, día tras día. Una de las razones del «auge de Occidente» a partir de 1700 fue el desarrollo de las ciencias exactas, esto es, una serie de avances tecnológicos y fabriles, pacíficos y militares, que no se produjeron en otras partes del mundo.[36] Un motor Rolls-Royce era el paradigma de una asombrosa hazaña humana: la superación constante de los obstáculos relacionados con el tiempo, la velocidad y el espacio que siempre habían existido en el mundo de la energía animal y eólica.

El final de la década de 1920 y el comienzo de la de 1930 fueron un período apasionante para todos los que se dedicaban a construir nuevos y mejores aviones y motores de aviación. En aquel momento el motor Curtiss V-12, de diseño estadounidense, estaba muy por delante de sus competidores, y Royce y su equipo no tuvieron el menor reparo en comprar uno en Estados Unidos, transportarlo, desmontarlo para analizarlo y luego reconstruirlo, en diversas variantes, bajo la forma de los motores Rolls-Royce Kestrel, Griffon y Merlin. Malcolm Campbell utilizó un motor Rolls-Royce en el vehículo con el que en 1933 batió el récord del mundo de velocidad —superando los 480 kilómetros por hora— en la salina de Bonneville (Utah). Y también la empresa Supermarine Aviation empleó esos motores para convertirse en la reina absoluta del famoso Trofeo Schneider (para hidroaviones) después de tres triunfos consecutivos; en 1931, el último año en que se celebró la competición, un avión Supermarine alcanzó la entonces asombrosa velocidad de 650 kilómetros por hora.

Paralelamente a todo esto, Royce empezó a concebir la forma de instalar uno de sus motores en un nuevo tipo de caza ultrarrápido para la RAF. En una memorable ocasión, en 1931, cuando paseaba por los bancos de arena con sus principales ingenieros cerca de su casa de campo en West Wittering (Sussex), bosquejó el diseño sobre la arena mojada. Por entonces los familiares biplanos revestidos de lona de la época de la Primera Guerra Mundial estaban dando paso a los (más elegantes) monoplanos revestidos de aluminio y diseñados para un solo piloto, y en el tablero de dibujo había asimismo rápidos bombarderos bimotores (e incluso algunos cuatrimotores) de más largo alcance. Todos ellos requerirían una propulsión mucho mayor, y eso implicaba crear un motor con las más precisas especificaciones de ingeniería y que convirtiera el combustible en impulso de la manera más eficiente posible, que era precisamente en lo que estaba especializada la empresa Rolls-Royce. Naturalmente, ellos no estaban solos en esa pasión. El mismo móvil inspiraba a otras empresas de Estados Unidos, Alemania, Italia, Japón y Francia, cada una de las

cuales trataba de extraer cada vez más potencia de un complejo diseño a base de pistones, cilindros, bujías, cables y cámaras de acero.[np19][37]

La empresa Rolls-Royce adquirió el hábito de bautizar a sus diversos motores de avión con los nombres de algunas de las veloces rapaces que surcan el cielo, como los halcones o las águilas. En el caso del motor en cuestión la denominación elegida fue Merlin, que no hacía referencia al legendario mago Merlín, sino al nombre en inglés del más pequeño de los halcones, el esmerejón, una maravilla aérea de rapidez y agresividad, capaz de atacar, pero imposible de ser atacado.

Hay que recalcar que los motores cada vez más potentes y avanzados que diseñó Royce podían ser instalados en toda una serie de aviones; así, por ejemplo, la historia oficial de Rolls-Royce sobre el Merlin lo muestra en unos cuarenta aviones distintos que iban desde los monomotores hasta los cuatrimotores.[38] También se utilizaron variantes para propulsar hidroaviones, lanchas rápidas, coches de carreras y, por supuesto, los automóviles Rolls y Bentley. Por lo tanto, y en contra de lo que afirma la leyenda popular, no puede decirse que el Merlin se diseñara expresamente para el Spitfire y este para el Merlin. Aunque el Spitfire no se hubiera fabricado nunca, el Merlin habría seguido ocupando su lugar en la historia de la aviación. Sin embargo, no resulta sorprendente que, en el momento en que Rolls-Royce desarrolló este propulsor concreto, uno de sus receptores fuera precisamente un nuevo avión, monomotor y monocasco, basado en la elegante aeronave de competición que el gran diseñador de aviones J. R. Mitchell había creado para Supermarine. Y a pesar de todas las restricciones y dificultades comprensibles del período de entreguerras, el empobrecido Ministerio del Aire británico instó a Vickers (la empresa que había comprado Supermarine) a que fabricara un caza rápido y ligero equipado con un motor Merlin PV-12. El Merlin y el Spitfire finalmente se habían unido. Pero no iban a faltar las dificultades: Royce había fallecido en 1933 mientras seguía trabajando en su lecho de muerte en el diseño del nuevo motor; nunca llegó a ver el prototipo del Spitfire, pero dejó tras él a un equipo de consumados ingenieros. Por su parte Mitchell, tras batallar contra el cáncer, falleció en 1937, a los cuarenta y dos años de edad, después de seguir trabajando también hasta el momento de su muerte. Al menos él sí pudo ver volar los primeros modelos.

El papel del Spitfire en la Segunda Guerra Mundial en Europa es legendario. Desde las etapas finales de la batalla de Inglaterra hasta los combates aéreos sobre Malta, desde las grandes incursiones diurnas sobre Francia hasta las patrullas aéreas sobre las playas el Día D (se cedió ese honor a los escuadrones polacos), el Spitfire se convirtió en el caza monomotor más importante de la RAF. Su elegante estructura y sus afiladas alas elípticas generaron miles de devotos, incluso en el otro bando; cuando Göring le preguntó a Galland hacia 1942 qué más necesitaba, este le contestó: «Un escuadrón de Spitfire».[39] Su evolución desde el hidroavión Supermarine hasta convertirse en el arma que tan urgentemente necesitaba incorporar el Mando de Caza de la RAF ha sido objeto de películas, libros y documentales.[40]

Sin embargo, el lugar del Spitfire propulsado por el motor Merlin en esta historia es el de un sistema de armamento intermedio. A finales de 1940 este había demostrado ser el mejor y el más rápido de los cazas británicos, aún mejor que el Bf-109. Pero la Luftwaffe actualizaba constantemente la potencia, el blindaje y el armamento de sus cazas, además de poner en circulación nuevas aeronaves, de modo que tanto el Spitfire como el motor Merlin habían de ser también actualizados. En particular, los ingenieros de desarrollo de Rolls-Royce tenían que crear versiones cada vez más potentes del motor si se pretendía que los cazas británicos igualaran la fantástica velocidad de ascenso de los Fw-190. En 1942 habían hecho exactamente eso, con la versión —de enorme éxito— Merlin 61, que aumentaba en más del doble la potencia original del motor.[41]

No es de extrañar que todo el mundo quisiera la versión mejorada del motor: el Mando de Bombardeo para sus nuevos cuatrimotores pesados Lancaster, el Mando de Caza para sus Spitfire, y los escuadrones de reconocimiento y de Pathfinder para los Mosquito de vuelo a gran altitud. Ni diez mil motores bastarían. Ni siquiera el elevado ritmo de producción de las fábricas Packard en Estados Unidos (incorporadas al proyecto para triplicar la producción, cosa que hicieron) podía satisfacer la demanda. Hacerse con un lote de motores Merlin 61 venía a ser como conseguir un cargamento de especias de las Indias Orientales en la Amsterdam del siglo XVII.

El máximo responsable a la hora de asignar aquellos escasos recursos en Gran Bretaña era el mariscal del aire sir Wilfrid Freeman, poco conocido por la opinión pública de entonces o de ahora, pero quizá la figura más influyente en el Ministerio del Aire británico; el propio Churchill sentía el mayor respeto por él.[42] Como responsable del abastecimiento aéreo a finales de la década de 1930, Freeman había sido el máximo impulsor del desarrollo de prácticamente todos los nuevos aviones de la RAF: el Hurricane, el Spitfire, el Wellington, los pesados Lancaster y Halifax, y el Mosquito. Fue él quien comprendió que el bombardero Avro Manchester de finales de la década de 1930, una aeronave que había dado un rendimiento desastroso, podía ser transformado dotándolo de motores Rolls-Royce (Merlin) y convirtiéndolo en el potente Lancaster. En los mismos años, fue también Freeman quien insistió en el desarrollo del bimotor Mosquito cuando todos los demás consideraban absurdo su diseño; ¿cómo podían invertirse los escasos recursos en un avión con una estructura de madera contrachapada y sin armamento defensivo, y esperar que volara a través de Alemania y regresara a la base sin ser derribado? Sus críticos lo denominaron «la locura de Freeman». Sin embargo, resultaría ser el avión más versátil de la Segunda Guerra Mundial; podía ser modificado (es decir, armado) para ser un caza nocturno, un avión antisubmarino, una aeronave de reconocimiento de gran altitud (en una versión que volaba demasiado alto para que ningún caza alemán lo alcanzara) o un bombardero (una vez modificado, podía transportar un peso mayor en bombas que un B-17). En 1942, Freeman era un hombre profundamente respetado por los fabricantes de aviones y de motores de aviación británicos, se llevaba a las mil maravillas con

sus homólogos estadounidenses y podía dirigirse directamente a Churchill. Siempre que tenía una idea nueva y sensata, trataba de hacerla realidad. En la primavera de ese año tuvo otra.

Aquí entra en juego otra figura clave de esta extraordinaria historia, aunque se trate de un personaje aún menos conocido. A finales de abril de 1942, Ronnie Harker, piloto de pruebas de enlace en la fábrica de motores Rolls-Royce en Derbyshire, recibió una llamada telefónica de la Unidad de Desarrollo de Combate Aéreo de la RAF preguntándole si podía ir al aeródromo de Duxford para probar un problemático avión estadounidense denominado Pursuit Fighter 51 (P-51). No era esta una tarea nueva para Harker, que había volado en la RAF antes de verse arrastrado de nuevo a su trabajo, en aquel momento crucial. Probaba metódicamente todos los aviones nuevos, incluidas las variantes de Messerschmitt y Focke-Wulf capturadas al enemigo, e informaba sobre su rendimiento relativo. El aeroplano que le pidieron que pilotara esta vez era un caza monomotor que había sido fabricado por la North American Company; uno de las docenas de tipos de aviones que habían sido encargados apresuradamente por las fuerzas áreas estadounidenses, francesas y británicas a partir de 1938, cuando la cacareada ventaja numérica de la Luftwaffe se había vuelto alarmantemente clara. El problema era que el P-51, con un motor Alison, no tenía precisamente un gran rendimiento. Sus especificaciones originales se orientaban al diseño de un interceptor de vuelo a baja altitud, y, de hecho, en ese aspecto se comportaba bien; pero la USAAF se decantaba, comprensiblemente, por los cazas —mucho más potentes— P-38 Lightning y P-47 Thunderbolt, que podían equipararse en el aire a un Zero o un Bf-109, mientras que los británicos hacían lo propio con los Spitfire, Typhoon y Beaufighter mejorados. Así, cuando a primeros de 1942 el Mando de Caza de la RAF recibió su primer lote de P-51, no sabía en absoluto qué hacer con ellos, e incluso sopesaba la idea de desechar el pedido.

Harker pilotó el P-51 por primera vez el 30 de abril de 1942 (felizmente, los archivos de Rolls-Royce guardan una foto de ese mismo avión después de que lo devolviera a la base). Es evidente que lo desconcertó. Viraba con facilidad, nunca perdía velocidad y era excelente a altitudes bajas y medias. Aerodinámicamente era magnífico, es decir, que tenía una resistencia muy baja, aunque por entonces ni él ni nadie pudieran entender por qué.[np20] El informe de Harker terminaba con una frase que, aunque lacónica, captaría la atención de todo el que lo leyera: «Lo que a mí me parece es que, con un motor potente y bueno como el Merlin 61, su rendimiento debería ser excepcional, como ir 35 millas [unos 56 kilómetros] por hora más deprisa que un Spitfire 5 aproximadamente a la misma potencia».[43] Unos días después, un equipo de mecánicos de Rolls-Royce quitaba el motor Alison e introducía con cuidado un Merlin 61 en el morro de la máquina que había pilotado Harker. Como había observado el sagaz piloto de pruebas, la distancia entre el borde delantero de la carlinga y el extremo frontal del chasis del P-51 era la misma que la del último Spitfire, de modo que encajaba a la perfección.

Al mismo tiempo, Witold Challier, un destacado matemático polaco de Rolls-Royce reconvertido en ingeniero de rendimiento, partiendo de los detalles aerodinámicos comparativos de ambos aviones elaboró un gráfico que sugería que un P-51 propulsado por un Merlin debería ser capaz de superar al Spitfire en todos los niveles hasta los 12.000 metros y alcanzar la asombrosa velocidad de 700 kilómetros por hora (todos los cálculos de Challier demostrarían ser absolutamente correctos). Ambos hombres, respaldados por el dinámico director general de Rolls-Royce, E. W. Hives, empezaron a hacer campaña en favor de que la nueva versión híbrida se fabricara cuanto antes.

Cuando esa información llegó al ingenioso Freeman, este respondió de inmediato. Aunque el Mando de Caza y el Mando de Bombardeo querían todos los motores Merlin para sus propios proyectos, Freeman ordenó la sustitución de los motores de otros cinco P-51, indicando que dos de ellos fueran enviados cuanto antes a Estados Unidos, a Spaatz, para que la USAAF los probara. Cuando poco después Hives propuso la conversión de 250 aviones, Freeman duplicó la cifra a 500. Este último se puso rápidamente en contacto con los gerentes de Packard (que pusieron uno de sus Merlin en un P-51, que para entonces había recibido ya el que sería su nombre más familiar, el de Mustang), con el influyente embajador estadounidense en Gran Bretaña, John Winant, y con el bien relacionado ayudante del agregado aéreo Thomas Hitchcock, un antiguo piloto de la Escuadrilla Lafayette y gran entusiasta de Rolls-Royce que tenía vínculos familiares con la Casa Blanca. Freeman también empezó a animar a Churchill para que escribiera a Roosevelt, dado que todo el mundo en el Reino Unido era consciente de que, si el nuevo híbrido angloamericano había de producirse con rapidez y en un número suficiente para alterar el equilibrio aéreo, tenía que hacerse en fábricas estadounidenses. Era como una repetición de la historia del magnetrón: Gran Bretaña estaba industrialmente desbordada, pero Estados Unidos todavía poseía una capacidad enorme para acometer una producción adicional de aviones y de motores.

Entonces, de manera inexplicable para Freeman, el plan fracasó. Un abierto obstruccionismo por parte estadounidense redujo el ritmo de la fabricación en masa del Mustang con motor Merlin. En Estados Unidos había multitud de instancias rivales que se disputaban el uso de los recursos, y siempre iba a resultar difícil argumentar que había que recortar la fabricación de aviones estadounidenses ya en producción en aras de un recién llegado desconocido y básicamente extranjero. Había constantes malentendidos con respecto a la afirmación de Harker y Challier de que el P-51 era bueno entodas las altitudes, y ciertos comandantes de zona seguían insistiendo en que el avión se utilizara según sus especificaciones originales, como un caza táctico de baja altitud, un ámbito en el que era solo uno de tantos. Luego había jefes de la USAAF que no podían aceptar ninguna pretensión de superioridad de los Mustang porque eran devotos de los P-38 Lightning y los P-47 Thunderbolt, los cuales tenían un probado historial de combate. Había también poderosas objeciones

en las oficinas de aprovisionamiento de la fuerza aérea y entre los fabricantes rivales. En septiembre de 1942, Freeman, que seguía las cifras de producción de Estados Unidos con tanta inquietud como las de la propia Gran Bretaña, recibió la advertencia, por parte del personal de Roosevelt y del asesor Harry Hopkins —un hombre muy anglófilo—, de que la USAAF tenía pedidos nada menos que 2.500 P-40 Kittyhawk, 8.800 P-39 Airacobra y 11.000 P-63 Kingcobra, y aunque todos eran inútiles frente al formidable caza Focke-Wulf 190 que estaba empezando a dominar los cielos europeos, cada uno de estos aviones de bajo rendimiento tenía su propio grupo significativo de partidarios.[44] Además, el Mustang seguramente necesitaba más pruebas y mejoras.

Todo ello era comprensible, por más que deplorable. Lo que resultaba menos comprensible era la manifiesta e implacable actitud antibritánica de algunos miembros clave de la todopoderosa Junta de Producción del Aire, bajo el mando del terco general de división Oliver Echols. Hopkins solo hablaba medio en broma cuando le dijo a Freeman que muchos estadounidenses creían que por naturaleza volaban mejor que los británicos y siempre construían mejores aviones que ellos. Dado que los pedidos del P-51 los había hecho inicialmente la RAF, este no había pasado por los canales normales de control de ingeniería en Estados Unidos, y muchos oficiales devotos de aquel sistema facilitaron a Echols detalles despectivos cuando inspeccionaron algunos de los primeros modelos. Esencialmente, la actitud era la de «no se ha inventado aquí».[45] El agregado en Londres, Hitchcock, se mostraba particularmente cáustico al respecto: «Engendrado por los ingleses de una madre estadounidense, el Mustang no ha tenido ningún padre en el Cuerpo Aéreo del Ejército o en el Campo Wright que aprecie y fomente sus aspectos positivos… No satisface a la gente importante de ambos lados del Atlántico, que parece más interesada en señalar con orgullo el desarrollo de un producto cien por cien nacional que en preocuparse del dificilísimo problema de desarrollar rápidamente un avión de combate que sea superior a todo lo que tienen los alemanes». Los historiadores oficiales más prudentes se limitan a señalar que «la historia del P-51 estuvo cerca de representar el error más costoso cometido por la fuerza aérea estadounidense en la Segunda Guerra Mundial».[46]

En esta fase, poco más podían hacer Freeman o sus aliados comerciales de Packard y North American. Poco más podía hacer incluso el propio Churchill, aunque utilizara una vez más a todos y cada uno de los «sospechosos habituales» (el embajador Winant; el enviado especial Averell Harriman, más tarde miembro de la familia Churchill, y Hopkins, aparte de sus mensajes privados a Roosevelt) para conseguir que se diera prioridad a la producción del Mustang. El impulso tuvo que venir de la propia USAAF. A la larga, la fuerza aérea se dejó convencer, y ello por dos razones. La primera fue la catástrofe de Schweinfurt y Ratisbona en octubre de 1943. Aunque la fuerza aérea declaró a la prensa que la pausa en el bombardeo de Alemania se debía simplemente al clima invernal, así como a un cambio de objetivo

para empezar a bombardear el Reich desde los recién conquistados aeródromos italianos, tanto Arnold como Spaatz reconocían en privado que su presupuesto operativo básico era erróneo; los bombarderos no podían pasar sin la protección de los cazas, y los cazas existentes tenían un alcance demasiado corto. Por entonces Arnold sabía que incluso había miembros del Congreso haciendo campaña en ese sentido. En su denominado «discurso de Navidad» (pronunciado el 27 de diciembre de 1943) a los comandantes de la fuerza aérea destinados a Gran Bretaña e Italia, Arnold transmitió el más contundente de los mensajes: «[Las operaciones] Overlord y Anvil [un desembarco en el sur de Francia] no serán posibles a menos que la fuerza aérea alemana sea destruida. Por lo tanto, mi mensaje personal para ustedes —se trata de un requisito *indispensable*— es: "Destruyan a la fuerza aérea enemiga allí donde la encuentren, en el aire, en tierra y en las fábricas"».[47] Pero solo un caza extremadamente ágil y de largo alcance, con el diseño aprobado por Harker diecinueve meses antes, podía conseguir eso.

La segunda razón era la constante presión ejercida por un reducido y notable grupo de individuos situados en los niveles intermedios del esfuerzo bélico aliado. Estaba el irrefrenable Tommy Hitchcock, que tenía todas las características propias de un playboy de universidad elitista —antes de la guerra se le consideraba el mejor jugador de polo del mundo—, y además poseía un gran historial de vuelo, una pluma fluida y un destacado grupo de contactos. Hitchcock era una de las pocas personas que no tenían miedo de intimidar a Echols y a la Junta de Producción del Aire, o de abordar en privado el tema con su vecina Eleanor Roosevelt. Luego estaba el subsecretario del Aire, Robert A. Lovett, quien había volado en la legendaria 1.ª Unidad de Yale en 1917-1918 y en el Servicio Aéreo de la marina británica, y que finalmente completaría su carrera pública como secretario de Defensa a principios de la década de 1950. Lovett provenía de una familia aristocrática de Nueva Inglaterra, no cobraba un sueldo y era sumamente respetado por Arnold. Como Hitchcock, no se dejaba amedrentar por la Junta de Producción del Aire, y ya en 1940 había considerado que el P-51 propulsado por un motor Alison era un «desastre». Lovett llevó a cabo una gran inspección de la campaña de bombardeo de la USAAF durante un viaje a Inglaterra realizado en junio de 1943, e hizo una serie de recomendaciones en su informe a Arnold, de las cuales las dos más importantes eran: 1) la absoluta necesidad de aumentar lo más rápidamente posible la producción de tanques externos auxiliares a fin de incrementar la autonomía de todos los aviones de Gran Bretaña y 2) la mayor urgencia que había que dar al desarrollo de escoltas de caza de largo alcance, siendo el Mustang propulsado por un motor Merlin particularmente prometedor en ese sentido. Esas eran las claves para desbloquear el punto muerto aéreo. Cuando Lovett volvió a su despacho de Washington, que no por casualidad estaba justo al lado del de Arnold, los obstáculos empezaron a caer. Cuatro días después de leer el informe, Arnold redactó un memorando que subrayaba «la absoluta necesidad de construir un avión de combate capaz de ir y regresar con los

bombarderos».[48]

Había también una fuerte presión por parte de los oficiales de la fuerza aérea destacados en Inglaterra, entre ellos el incontenible comandante Donald Blakeslee, un estadounidense que había luchado en la batalla de Inglaterra con un escuadrón de la Real Fuerza Aérea Canadiense y que luego, para evitar ser nombrado oficial de entrenamiento, se había incorporado a los escuadrones Eagle de la RAF, integrados por voluntarios norteamericanos. Blakeslee pilotaba Spitfire y los adoraba, pero era consciente de su limitada autonomía. Cuando pilotó los primeros Mustang de la RAF, lanzó una incesante campaña para que se equipara con los mismos aviones a los grupos de cazas vinculados a la 8.ª Fuerza Aérea (con base en el este de Inglaterra). Cuando el pugnaz teniente general Jimmy Doolittle fue retirado del Mediterráneo y puesto al mando de dicha fuerza aérea, de inmediato exigió escuadrones de Mustang, mientras que Arnold y Spaatz, ahora convencidos de sus virtudes, se encontraron con ellos. Portal, por su parte, ordenó que cuatro escuadrones de Mustang de la RAF volaran con los estadounidenses. Todos los escuadrones procedentes de la 9.ª Fuerza Aérea fueron transferidos al norte y colocados bajo el mando del superior de Blakeslee, el general de división William Kepner, el poderoso jefe de los grupos de cazas. De hecho, se ordenó que todos los pilotos de la USAAF que tuvieran cualquier nivel de entrenamiento con los Mustang se incorporaran a la 8.ª Fuerza Aérea. Se había desbloqueado la situación, y en absoluto demasiado pronto.

LA SUPREMACÍA AÉREA, POR FIN

Obviamente, la guerra aérea en Europa no se transformó gracias a una única «arma maravillosa». Lejos de ello, los acontecimientos cruciales ocurrieron como consecuencia de una serie de complementariedades tácticas, técnicas y operativas que, al coincidir después de numerosos contratiempos, permitieron a un pequeño grupo de británicos y estadounidenses resolver un problema que había estado acosando al bombardeo estratégico durante muchos años: cómo materializar las antiguas visiones que imaginaban el debilitamiento de la capacidad de lucha de un enemigo por medio del uso constante de la moderna potencia aérea.

Lo fundamental aquí fueron las interacciones y los bucles de retroalimentación: el impacto de un fracaso o un triunfo operativo sobre otro, por ejemplo, o los cambios que una nueva arma pudiera generar en el plano táctico, lo que, a su vez, afectaba al resultado general de las batallas.[49] Una de tales complementariedades ya se ha mencionado antes; a saber: el hecho de que la RAF y la USAAF bombardearan las veinticuatro horas y, en consecuencia, apenas dieran respiro al enemigo. En este aspecto se podría haber hecho mucho más, y los jefes del Estado Mayor Conjunto instaron repetidamente a una mayor integración de los objetivos; pero el mero hecho de que los bombarderos británicos volaran sobre Alemania todas las noches y los bombarderos estadounidenses hicieran lo propio todos los días supuso una tensión

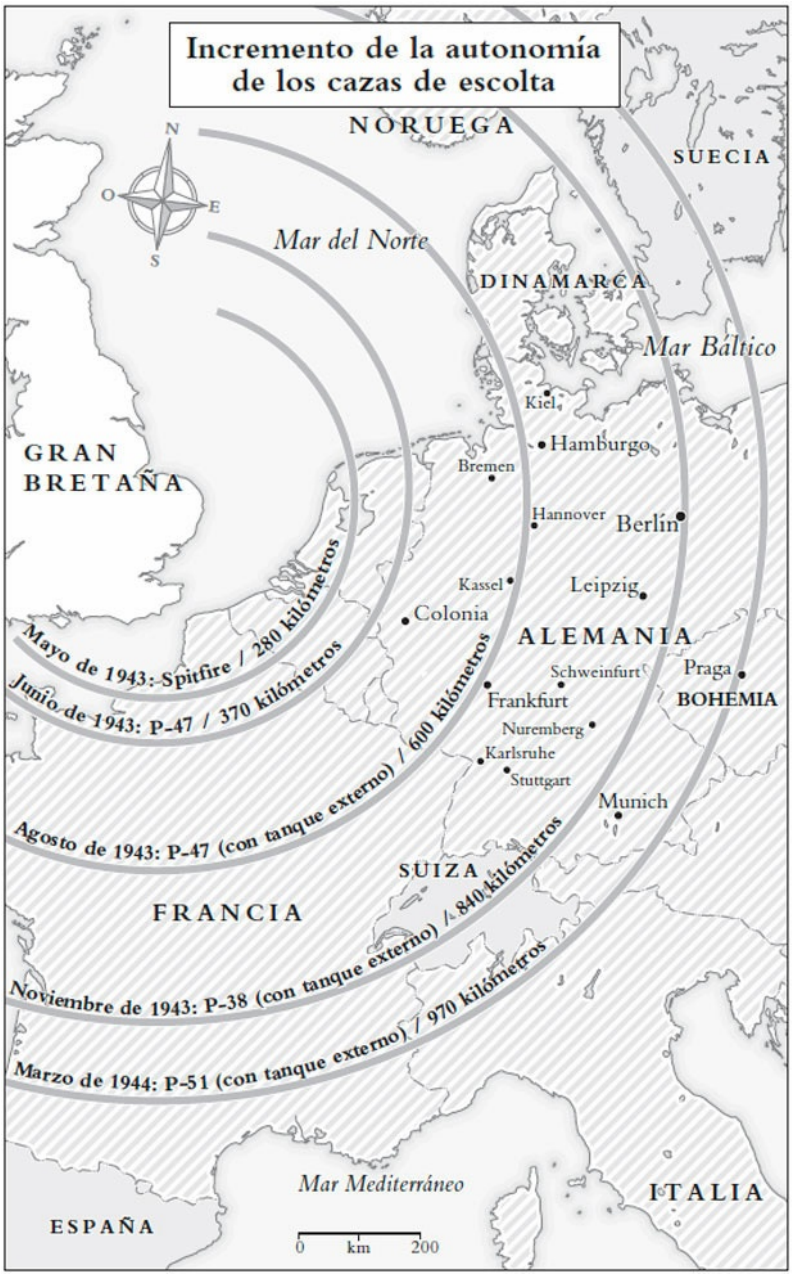
enorme para las defensas del Reich. Ninguna de las dos fuerzas aéreas podría atribuirse el mérito exclusivo de ello.

Otra gran complementariedad fue el uso —quizá «emplazamiento» sea un término más exacto— del Mustang como una escolta diurna de largo alcance. Eso no volvía superfluos a los Spitfire, Thunderbolt y Lightning, sino que potenciaba sus esfuerzos, especialmente en las distancias de vuelo mayores. Las pruebas de Rolls-Royce habían mostrado que, aunque el P-51 era bastante más pesado que el Spitfire, necesitaba muchas menos revoluciones por minuto para alcanzar la misma altitud y velocidad (ese era el rompecabezas aerodinámico); iba a donde se necesitaba que fuera con mucho menos esfuerzo. Pero había otro aspecto de este avión que tenía fascinado a Freeman, a saber: su asombrosa capacidad de almacenamiento de combustible, que, cuando se combinaba con su economía aerodinámica de consumo, obraba un verdadero milagro. «Sus depósitos de combustible internos normales albergaban 693 litros (1.018 con un tanque trasero lleno) frente a los 375 del Spitfire, y consumía una media de 242 litros la hora frente a los 545 del P-38 y los 530 del P-47. Con los tanques internos llenos, más un tanque de 326 litros en la parte trasera del fuselaje y dos tanques externos de 409 litros, su radio de combate era de 1.200 kilómetros.»[50] Eso debía de ser más del doble que la autonomía de un Spitfire.

Los tanques externos, también denominados “depósitos lanzables”» —la segunda mejora exigida por Lovett tras su visita, y acariciada por la mayoría de las fuerzas aéreas en la fase intermedia de la guerra—, son también, pues, una parte crucial de esta historia, ya que, además de ser el factor que más aumentó la autonomía del P-51, automáticamente proporcionaron una mucho mayor a todos los cazas británicos y estadounidenses. Una vez que se supo apreciar todo el potencial de los tanques externos para aumentar la autonomía de un avión, todo el mundo los quería, y no solo los escuadrones de cazas. Los británicos estaban tan desesperados por tenerlos que fabricaron un depósito de combustible de 409 litros de cartón piedra; este era en realidad más ligero y espacioso que las posteriores versiones estadounidenses de metal, y muchos aviadores estadounidenses lo prefirieron y pidieron montones de ellos. También tenía la ventaja de que negaba al enemigo la reutilización de los revestimientos de aluminio desechados.[51] Con tanques externos adosados, todos los cazas aliados —Spitfire, Lightning, Thunderbolt, Mustang— podían volar más lejos y permanecer más tiempo en el aire.

Así, la recién equipada campaña de bombardeo estratégico aliada (denominada Operación Pointblank) se reanudó con mayor intensidad a comienzos de 1944, poniendo finalmente en práctica su objetivo declarado de «la destrucción y el desbaratamiento progresivos» de la capacidad de resistencia del enemigo. El gran avance fue consecuencia de la reanudación de las incursiones diurnas de la USAAF sobre las grandes industrias del Tercer Reich, esta vez contando con una creciente escolta de cazas de largo alcance. Desde luego, eso no ocurrió de repente. El primer escuadrón de Mustang (el de Blakeslee) se había incorporado a la 8.ª Fuerza Aérea a

finales de 1943, pero en las primeras incursiones nunca había suficientes aviones, ni tampoco los nuevos Mustang estaban a su vez libres de imperfecciones. No obstante, la maquinaria de guerra estadounidense se hallaba ahora en pleno apogeo, y todas las semanas llegaban al Reino Unido cientos de Thunderbolt y Mustang —transportados en las cubiertas de los portaaviones de escolta, que ya no se necesitaban para esa función tras el revés de los submarinos alemanes— para unirse a los cientos de nuevos bombarderos Fortalezas Volantes y Liberator que surcaban el cielo pilotados por las tripulaciones masculinas y femeninas del Mando de Transporte aliado.



INCREMENTO DE LA AUTONOMÍA DE LOS CAZAS DE ESCOLTA

Proporcionar cazas de escolta de largo alcance durante las incursiones diurnas a los bombarderos pesados estadounidenses fue el elemento crucial que permitió lograr la supremacía aérea entre 1943 y 1944.

El gran avance consistió en diezmar a los escuadrones de cazas alemanes, y se produjo del siguiente modo. Spaatz se atuvo a unos objetivos estratégicos concretos: la inteligencia aliada había identificado la menguante producción petrolífera de Alemania como una de sus flaquezas clave, y poco después Eisenhower ordenó un bombardeo centrado en las vías férreas y los puentes de la mayor parte del territorio de Europa occidental en preparación para los desembarcos del Día D. También los astilleros de construcción de submarinos del norte de Alemania estaban en aquella breve lista. Como reconocían los propios estadounidenses, la Luftwaffe tenía que defender aquellos objetivos. Pero ahora los nuevos cazas aliados de largo alcance podían neutralizar la política de Galland, hasta entonces exitosa, consistente en esperar hasta que los bombarderos aliados se quedaran sin escolta. Si los escuadrones de la Luftwaffe trataban de atajar a los bombarderos antes de que estos llegaran al Rin (lo que tenía bastante sentido), tendrían que vérselas con los avanzados Spitfire y los extraordinariamente duros Thunderbolt; si esperaban a que las flotas aéreas atacaran industrias, vías de comunicación y refinerías clave del interior de Alemania, se encontrarían con los Mustang volando a gran altitud por encima de ellos, como si bajaran del sol. Más aún: Doolittle tomó la atrevida decisión de liberar a los escuadrones de Mustang de su función de escolta de proximidad para perseguir a los cazas alemanes por todo el cielo, haciéndolos descender en caso necesario a ras de suelo, donde prevalecería la asombrosa aerodinámica de los Mustang.

Los estadounidenses sufrieron fuertes pérdidas en las encarnizadas batallas de aquella crucial primavera de 1944, y muchos de sus mejores pilotos de bombarderos y de cazas resultaron muertos, mutilados o hechos prisioneros por una desesperada resistencia alemana. Pero siempre dispusieron de escuadrones de refuerzo, mientras que la Luftwaffe sufrió una catástrofe de la que nunca se recuperó. Para salvar al Reich, retiró un enorme número de aviones y tripulaciones del frente oriental, lo que proporcionó a la fuerza aérea soviética una importante ventaja en su avance sobre Alemania. También retiró la mayor parte de los escuadrones que le quedaban en el Mediterráneo. Pero todo eso no le valió de nada a Göring; se dice que a mediados de 1944, al ver los Mustang sobrevolar Berlín a plena luz del día, afirmó: «Hemos perdido la guerra», quizá una de sus pocas afirmaciones sinceras. En marzo del mismo año, los Mustang derribaban proporcionalmente de tres a cinco veces más cazas alemanes que los Thunderbolt pese a ser estos últimos más numerosos, aunque, desde luego, estos sin duda infligieron sus propios y graves daños.[52] Y por la noche seguían apareciendo los gigantescos bombarderos británicos, intensificando la presión sobre los sistemas de defensa aérea de Alemania.

Más o menos en esta época, a finales de la primavera de 1944, la Luftwaffe se desmoronó; sus exhaustos pilotos de caza no podían aguantar más. «La media de pérdidas mensuales, que incluyeron a la mayoría de los pilotos de caza alemanes más experimentados, fue de 450 en los cinco primeros meses de 1944; a finales de mayo

habían muerto 2.262 de ellos. El 24 de mayo de 1944, solo 240 de los cazas monomotor diurnos de Alemania seguían operativos.»[53] De hecho había muchos más aviones en fabricación, pero su terminación se veía obstaculizada por las comunicaciones interrumpidas, los retardos en la fabricación de rodamientos y una producción de combustible del todo insuficiente. Pero lo peor eran las pérdidas de pilotos y tripulaciones de caza. Los hombres recién entrenados tenían muchas menos horas de vuelo que sus homólogos estadounidenses y británicos, y sufrían las consecuencias. Los pilotos de Mustang que perseguían a sus presas hasta ras de suelo informaban de que muchos aviones alemanes eran incapaces de evitar chocar contra una torre eléctrica, un árbol o un edificio alto. Incluso los mejores ases de la aviación alemana, quizá ablandados por unos combates más fáciles en el frente oriental, se encontraban con rivales del mismo nivel que ellos, y muchos grandes y reverenciados pilotos simplemente explotaban en el aire. En marzo de 1944, la Luftwaffe perdió más de una docena de veteranos de la guerra aérea, entre ellos dos comandantes de grupo, uno con 102 aviones abatidos en su haber y el otro con 161. Eran irreemplazables. Como reconoce diplomáticamente la historia oficial estadounidense, se dañó más a la Luftwaffe con aquellos combates aéreos que con los más implacables y costosos bombardeos diurnos y nocturnos de las fábricas de aviones.[54]

En esta campaña, como en varias otras descritas en este libro, lo relevante fue el número de tripulacionesentrenadas. ¿Quedaban en 1940 suficientes buenos aviadores para pilotar los Hurricane y Spitfire del Mando de Caza de la RAF? Sí, los justos. ¿Había suficientes capitanes de submarino e ingenieros jefe bien entrenados para ejecutar la ofensiva de Dönitz reanudada a partir del otoño de 1943? No. ¿Había suficientes oficiales experimentados de nivel medio del imperio británico en el VIII Ejército para hacer frente a la explosiva forma de guerra terrestre puesta en práctica por Rommel en 1941-1942? No. ¿Quedaban suficientes pilotos de caza japoneses competentes tras la batalla del Mar de Filipinas de junio de 1944? No. ¿Quedaban suficientes generales de división curtidos en el ejército de Stalin después de las purgas de finales de la década de 1930 y del primer año de la Operación Barbarroja? Apenas, pero sí.

Lo que no quedaban era suficientes aviadores alemanes competentes para hacer frente a las crecientes oleadas de Spitfire, Thunderbolt y Mustang sobre Europa occidental a partir de finales de 1943 y comienzos de 1944, y ello a pesar de que en ese momento se estaba desplegando a más del 80 por ciento de la fuerza de cazas alemana contra los bombarderos aliados. Uno de aquellos pilotos, Heinz Knocke, informaba en su diario a comienzos de 1944 del «sobrecogedor espectáculo» de enfrentarse a un millar de bombarderos fuertemente armados rodeados por todas partes de cazas de escolta estadounidenses. Tras realizar dos salidas en un día, observaba su Bf-109 ametrallado y destrozado mientras repostaba en una improvisada base; unos meses después, cuando guiaba un grupo de solo cinco

aviones que patrullaban las fronteras occidentales del Reich, él mismo vio como cuarenta Mustang y Thunderbolt se le echaban encima y derribaban su avión.[55] Hitler y los mandos de la Wehrmacht tronaban contra la «cobardía» de los pilotos de la Luftwaffe por dejar pasar a los bombarderos enemigos. Nada podía estar más lejos de la verdad, aunque la verdad era algo que escaseaba en Berlín. Los aviadores alemanes eran exactamente tan valientes como los pilotos aliados —los Tom Blakeslee, Elmer Bendiger, Pat Daniels, Guy Gibson, etcétera— que se enfrentaban a ellos un mes tras otro, pero el hecho era lisa y llanamente que, tal como ocurriera en la campaña de los convoyes del Atlántico, los aliados habían encontrado una forma mejor de hacer las cosas.

Esta implacable eliminación de pilotos de la Luftwaffe, más el entorpecimiento de la industria aeronáutica, las líneas de abastecimiento y, cada vez más, el refinado de combustible de avión de Alemania, vinieron a crear un bucle de retroalimentación positiva que afectó a la propia campaña del Mando de Bombardeo. Por entonces también esta había empezado a enviar cazas nocturnos para escoltar a sus bombarderos, aunque en general eran bastante lentos (Beaufighter), e incluso cuando se introdujeron cazas nocturnos más sofisticados, estos no llegaron a alcanzar un alto nivel de prestaciones. Aun así, la propia fuerza de cazas nocturnos de Alemania estaba ya en decadencia cuando, a finales de la primavera de 1944, Eisenhower, respaldado por los jefes del Estado Mayor Conjunto, exigió que el Mando de Bombardeo de la RAF empleara su enorme capacidad de transporte de bombas para unirse a la USAAF en la misión de paralizar todas las comunicaciones alemanas por ferrocarril y carretera que se extendían en dirección oeste hasta el canal de la Mancha. Atacar las estaciones de clasificación ferroviarias francesas era mucho menos peligroso que realizar incursiones de ida y vuelta sobre Berlín, pero en cualquier caso la presión sobre el Mando de Bombardeo surtió efecto. Como diría uno de los historiadores oficiales británicos (él mismo un antiguo aviador condecorado) en sus reflexiones posteriores sobre toda la campaña de bombardeo, cuanto mayor era el éxito de los cazas estadounidenses de largo alcance de día, mayores eran también las posibilidades de éxito del Mando de Bombardeo por la noche. Devastada por la política de acoso y derribo de sus enemigos a altitudes tanto más bajas como más altas, y por la destrucción de las vías férreas y los puentes necesarios para garantizar el aprovisionamiento, la Luftwaffe tenía cada vez menos aviones que pudieran despegar de noche.[56] Asimismo, en las semanas previas al Día D, el Mando de Bombardeo comenzó a efectuar incursiones diurnas por primera vez desde 1939-1940, se encontró con un índice de pérdidas bastante reducido y descubrió que la precisión de los Lancaster (pese a los sombríos pronósticos de Harris) resultaba devastadora. En septiembre de 1944, los bombardeos durante las veinticuatro horas del día de la RAF y USAAF se habían reanudado, esta vez contra un Tercer Reich ya muy debilitado, que ahora carecía de la ventaja de sus estaciones de radar avanzadas en Francia y los Países Bajos. Para entonces, también, los P-51

con tanques externos de Blakeslee podían acompañar a las Fortalezas Volantes B-17 a lo largo de toda su ruta hasta el oeste de Rusia, una distancia de unos 1.500 kilómetros. Después los mismos Mustang escoltaban a los bombarderos a su regreso de Rusia hasta bases italianas, para luego cruzar los Alpes y volver a casa en Anglia Oriental. Solo en aquella pauta de vuelo triangular podía percibirse ya que el Tercer Reich estaba acorralado.

BAJA DE LOS PILOTOS DE CAZA ALEMANES EN EL OESTE Y EL REICH

Piloto	*Victorias*	*Fecha de la pérdida* (1944)
Egon Mayer	102	2 de marzo
Anton Hackyl	192	marzo
Hugo Frey	32	6 de marzo
Gerhard Loos	92	6 de marzo
Rudolf Ehrenberger	49	8 de marzo
Egmont Prinzzur Lippe-Weissenfeld	51	12 de marzo
Emil Bitsch	108	15 de marzo
Heinrich Wohlers	29	15 de marzo
Johann-Hermann Meier	77	15 de marzo
Stefan Litjens	28	23 de marzo
Wold-Dietrich Wilcke	162	23 de marzo
Detler Rohwer	38	29 de marzo
Hans Remmer	26	2 de abril
Karl Willius	50	8 de abril
Josef Zwernemann	126	8 de abril
Otto Wessling	83	19 de abril
Franz Schwaiger	67	24 de abril
Emil Omert	70	24 de abril
Kurt Ubben	110	27 de abril
Leopold Mönster	95	8 de mayo
Walter Oesau	123	11 de mayo
Gerhard Sommer	20	12 de mayo
Ernst Börngen	45	19 de mayo
Hans-Heinrich König	24	24 de mayo
Reinhold Hoffman	66	24 de mayo
Horst Carganico	60	27 de mayo
Friedrich-Karl Müller	140	29 de mayo
Karl-Wolfgang Redlich	43	29 de mayo

FUENTE: S. L. McFarland y W. P. Newton, *To Command the Sky*, tomado de *Obermaier*

BAJAS DE PILOTOS DE CAZA DE LA LUFTWAFFE, MARZO-MAYO DE 1944
Los ases de la aviación de la Luftwaffe, que habían abatido un enorme número de aviones en el frente oriental, no pudieron hacer frente a la ofensiva aérea realizada en Europa occidental a comienzos de 1944. Sin aquellos ases, la producción de aviones alemana carecía de valor.

Durante todo este período de febrero a septiembre de 1944, los altos mandos

aliados estuvieron debatiendo entre sí y en torno a las diversas estrategias nacionales. Harris se oponía a cualquier estrategia selectiva que se centrara solo en las infraestructuras petroleras, de transporte y eléctricas del enemigo (seguía defendiendo su extraña panacea de arrasar ciudades), aunque no le hicieron caso. Spaatz luchaba contra la idea de estar a las órdenes del ejército, y abogaba por ataques continuos a la industria petrolera alemana. El comandante en jefe del aire sir Arthur Tedder y su gurú Solly Zuckerman se unieron al recién nombrado mariscal del aire de la RAF Trafford Leigh-Mallory a la hora de presionar en favor del plan de transporte, es decir, la intercepción de todas las líneas férreas y carreteras que se dirigían al este de Francia, aunque Churchill temía que eso causara la muerte de muchos civiles franceses (y con razón). Al final, Eisenhower insistió en que tanto la RAF como la USAAF se centraran en evitar que los alemanes enviaran nuevas divisiones de su ejército a reforzar a las divisiones avanzadas que tenían en Normandía, eliminando todas las estaciones de clasificación ferroviarias, puentes sobre el Sena, vías férreas y cualquier otra cosa que permitiera el movimiento de trenes (aunque estaba dispuesto a liberar a los bombarderos para actuar en otra parte en cuanto fuera evidente que los nudos ferroviarios y de carreteras del enemigo habían sido destruidos).

La decisión de Eisenhower de cortar las rutas de refuerzo de la Wehrmacht fue una de las más importantes de toda la guerra. A fin de evitar dar el menor indicio de un futuro desembarco en Normandía, las dos fuerzas aéreas bombardearon todo el sistema de transportes francés. El 6 de junio de 1944, el tráfico ferroviario en Francia era apenas un 30 por ciento del que había sido en enero, y a primeros de julio era solo del 10 por ciento. La Wehrmacht no podía llevar refuerzos al oeste de Francia ni sacar de allí a sus divisiones avanzadas.[57]

Resulta asombroso que en esos acalorados debates —en los que en alguna ocasión Eisenhower llegó a amenazar a los jefes del Estado Mayor Conjunto condimitir si los mariscales del aire no obedecían sus directrices— pocos de sus protagonistas, aparte del equilibrado Tedder, parecieran pararse a pensar y darse cuenta de que ahora estaban hablando ya de la elección de objetivos. No les preocupaba si ganaban o no la guerra aérea; dominaban la partida. Ahora la discusión se centraba en cuál era la forma más rápida, en el ámbito aéreo, de derrotar al Tercer Reich. Ya no se trataba de cómo hacer pasar los bombarderos, sino de qué objetivos iban a bombardear. Quizá no fuera de extrañar que los comandantes de grupo y de la fuerza aérea que habían perdido a docenas de tripulaciones cada mes necesitaran algún tiempo para reconocer este cambio estratégico fundamental, pero los jefes del Estado Mayor Conjunto sí deberían haberlo hecho. La batalla por la superioridad aérea sobre Alemania y Europa estaba básicamente ganada, por más que el Reich se defendiera con una asombrosa tenacidad en el último año de la guerra.

Un solo testigo ejemplifica todo esto mejor que cualquier estadística. A primera hora de la mañana del 6 de junio de 1944, el teniente de aviación Owen, del 97.º Escuadrón, registraba en su diario una incursión realizada de madrugada sobre una

pequeña batería de artillería enemiga en la costa de Normandía. De manera inusual, se ordenó al escuadrón que no volara por debajo de los dos mil metros, que no utilizara los transmisores de identificación de amigos/enemigos y que no soltara ninguna bomba en el canal de la Mancha. ¿Qué significaba todo eso? Su Lancaster arrojó debidamente sus bombas sobre el objetivo a las 5.00 horas y viró para volver a casa; entonces, él y su tripulación miraron abajo y pudieron ver, asombrados, todo el espectáculo de los desembarcos del Día D desplegándose a sus pies, con «una magnífica vista de los americanos que llegaban corriendo a la playa».[58] Cuando los tripulantes de los aviones británicos regresaban a su base de Lincolnshire, se quedaron perplejos al ver el número de B-17 y B-24 estadounidenses que volaban por encima de ellos hacia el continente. Los aliados finalmente invadían Francia, y sus tropas estaban protegidas desde arriba por una gigantesca flota aérea, a salvo del ataque de la Luftwaffe. Eisenhower les había dicho a sus tropas: «Si veis aviones en lo alto, serán nuestros»; ¡qué diferencia con Dunkerque, y hasta con Dieppe! Y también estaban protegidos en el mar de cualquier ataque de submarinos alemanes. Todo —mar, aire y tierra— se había conjuntado.

Aquel día, las fuerzas aéreas estadounidenses, británicas, canadienses y de otros países aliados pusieron en el aire la asombrosa cifra de 11.590 aviones. No había habido nada parecido en toda la historia mundial, ni tampoco ha vuelto a haberlo desde entonces. Un total de 3.700 cazas, entre ellos los Spitfire pilotados por polacos, cubrieron las playas de la invasión y patrullaron todo el territorio en dirección norte hasta la parte central del mar del Norte y en dirección oeste hasta los Accesos Occidentales. La Luftwaffe, ahora completamente diezmada, no tenía la menor posibilidad de hacer nada excepto perder más y más aviones y pilotos cada vez que estos despegaban. La fuerza aérea alemana pronto recibiría numerosas aeronaves adicionales, pero estas tendrían un escaso impacto global, ya que perderían regularmente sus bases, su combustible y sus tripulaciones. (Los nuevos pilotos estaban tan mal preparados que su experiencia sería calificada tristemente como *Kindermord*, «infanticidio»; solo entre junio y octubre de 1944 causaron baja 13.000 pilotos y tripulantes alemanes.) Sus comandantes de vuelo habían sido expulsados del cielo, principalmente por los Mustang, en el momento crítico de la guerra aérea, y ese sería un golpe del que no podrían recuperarse. Para los aliados, obtener el dominio de los cielos sobre Europa occidental solo dos o tres meses antes del Día D había sido, como dijera el duque de Wellington de la batalla de Waterloo, «una maldita victoria por los pelos». Pero las grandes batallas a menudo lo son. La derrota de la Luftwaffe entre febrero y mayo de 1944 fue una derrota por los pelos, pero también el resultado de una de las campañas más decisivas de la historia.

DESPUÉS DE NORMANDÍA

Un análisis detallado de la estrategia aliada es algo que queda fuera del alcance de

este libro. Sin embargo, vale la pena señalar algunos aspectos. En primer lugar, la reanudación por parte de Harris de los ataques «estratégicos» sobre ciudades alemanas a partir de junio de 1944 no hizo mucho por reducir la producción de aviones del Reich; de hecho, ese año alcanzó su punto máximo (39.800 aeronaves). La enorme capacidad industrial de Alemania, extendida a los numerosos territorios que había conquistado, era demasiado grande para ser paralizada por una campaña de bombardeo general y difusa por más que hubiera mucha menos oposición de los cazas de la Luftwaffe; todavía en enero de 1945, Arnold expresaba su asombro ante la resistencia que la economía de guerra alemana había resultado tener. Es cierto que en la primavera de 1945 el imperio de Hitler era bombardeado todos los días y todas las noches por miles de Lancaster, Liberator y Fortalezas Volantes. Cuatro quintas partes del tonelaje total de bombas angloamericano (que sumaba nada menos que la colosal cifra de 1,4 millones de toneladas) fueron lanzadas en el último año de la guerra. Pero la RAF y la USAAF fueron capaces de infligir tales daños solo porque primero habían ocurrido otras cosas, más importantes.

En segundo lugar, la ofensiva aérea estratégica no quebrantó la moral del pueblo alemán, o al menos no hasta el punto de poner fin a la lucha o de volver a sus castigados habitantes contra su propio régimen. Existen numerosas evidencias de que los ciudadanos de Darmstadt, Hamburgo, Dresde y otras ciudades no daban crédito a la intensidad de la destrucción que les rodeaba y anhelaban verse liberados de aquella situación y que todo acabara. Pero no hay absolutamente prueba alguna de que tal desesperación pusiera fin a la guerra como lo hizo el encuentro de los soldados estadounidenses y soviéticos en el Elba. Lejos de ello, la prolongación en el frente occidental del bombardeo de saturación (o bombardeo «en alfombra», o «de área», o «indiscriminado», o «generalizado») manchó su reputación y produjo un equivalente moral a lo que la Luftwaffe había hecho en Varsovia, Rotterdam y Coventry.

En tercer lugar, las fuerzas aéreas aliadas realizaron algunas campañas de bombardeo inteligentes después de Normandía, sobre todo en sus ataques a refinerías de petróleo, nudos de transporte y redes eléctricas. Aquí, una vez más, hablamos de distintas opciones. No tiene sentido entrar en un enrevesado debate técnico sobre si en ese momento aquellas enormes flotas de bombarderos deberían haber concentrado una proporción mayor o menor de sus explosivos en estaciones de clasificación ferroviarias o en refinerías de petróleo, o, de manera más general, en las ciudades de Alemania. El hecho es que en conjunto estaban doblegando al enemigo, y lo estaban haciendo con ayudas a la navegación, fuerzas Pathfinder y una precisión de bombardeo que no habían tenido en los años anteriores. Si las minas alemanas seguían produciendo grandes cantidades de carbón pero las vías férreas eran destruidas, ese aumento de la producción carbonífera no servía de nada. Si en Kiel y Bremen se construían nuevos y fantásticos submarinos pero sus motores diesel no podían transportarse desde el Ruhr, aquellos eran inútiles. La batalla de las Ardenas, en el invierno de 1944, vio a los Panzer alemanes quedarse sin combustible. Aunque

Speer y sus capacitados administradores estuvieran intensificando la producción de cazas en fábricas ocultas en laderas montañosas, si aquellos aviones no tenían combustible, tampoco servían para nada; o, más bien, eso significaba que los bombarderos aliados se encontrarían con la oposición de cada vez menos aviones alemanes en el aire. Si el extraordinario ingenio alemán era capaz de producir el primer avión de combate a reacción del mundo, el Messerschmitt Me-262 —a finales de 1944, los pilotos de los Mustang informaban de un extraordinario avión sin hélices que pasaba zumbando junto a ellos a una velocidad inalcanzable—, aquello era solo un nuevo ejemplo de «arma maravillosa» nazi (como el *schnorkel*, el submarino Tipo XXI *Elektroboote* y el cohete V-2) que no podía afectar al resultado de la guerra porque los alemanes se habían quedado ya sin tiempo.[59] La mayor de todas las armas maravillosas, la bomba atómica, era obviamente desconocida para todos los comandantes europeos, que tuvieron que luchar con las herramientas que tenían a mano. Pero dichas herramientas fueron suficientes para conseguir la victoria aliada.

Aquella épica lucha tenía que ganarse, y se ganó, entre 1943 y 1944; fue prácticamente imposible para Alemania alterar su curso en los doce meses posteriores a junio de 1944. Las menguantes cifras de producción de combustible de aviación después de que el Reich perdiera la supremacía aérea lo dicen todo: en marzo de 1944 los totales de producción alcanzaron su punto máximo (185.000 toneladas), pero a partir de los ataques de finales de mayo dichos totales descendieron con rapidez, pasando a 56.000 toneladas en junio, 17.000 en septiembre y solo 1.000 en febrero de 1945.[60] Cuando los paracaidistas británicos descendieron sobre Arnhem (lo que tiene su propia y triste historia), algunos escuadrones de la Luftwaffe no pudieron despegar para unirse al combate. Alemania se había quedado sin gasolina, como pronto confirmaron los desesperados mensajes de su alto mando descifrados por Ultra. Spaatz y sus planificadores, por fin, habían acertado. En cualquier caso, a comienzos de 1945 a los generales aliados ya no les preocupaba tanto el bombardeo estratégico. Ahora sus ejércitos de tierra iban acercándose al Tercer Reich, a sus fábricas, a sus estaciones de clasificación ferroviaria, a sus rampas de lanzamiento de cohetes y a sus muelles de submarinos. La clase de potencia aérea que querían los generales para ayudarles a llegar al búnker del Führer en Berlín era ahora táctica, no estratégica. Convertir las ciudades alemanas en montones de escombros y destruir todos los puentes no hacía en realidad sino reducir la velocidad del avance de los blindados aliados.

Los dos grandes avances en la ofensiva aérea estratégica contra Alemania, o eso argumenta Hastings, fueron estadounidenses: la introducción del caza Mustang de largo alcance para debilitar a la Luftwaffe y luego, cerca del final, la campaña contra la producción y distribución de combustible del enemigo.[61] Eso es cierto, pero es solo una explicación parcial, algo parecido a abogar por el carácter decisivo del Laboratorio de Radiación del MIT en la guerra del radar sin mencionar en primer lugar la invención del magnetrón en Birmingham. Como todo lo narrado hasta aquí

ha tratado de mostrar, el mayor y más exitoso de todos aquellos cazas de largo alcance no habría podido producirse sin Rolls-Royce, el motor Merlin, el armazón del avión P-51, el depósito lanzable y un pequeño y entregado grupo de individuos, primero británicos y luego estadounidenses, que contribuyeron a hacer avanzar aún más este proyecto. Los planteamientos contrafácticos tales como «Sin el Mustang de largo alcance, ¿cuánto tiempo se habría prolongado la guerra?» resultan siempre de escasa utilidad, pero no cabe duda de que solo la destrucción de las defensas de cazas de Alemania a comienzos de 1944 hizo posible el cumplimiento de la directriz de Casablanca de desplegar un ejército de invasión en Europa occidental al cabo de poco tiempo.

El significado de la campaña aérea estratégica aliada sería debatido tiempo después de que terminara la Segunda Guerra Mundial. Predeciblemente, Harris y sus partidarios del Mando de Bombardeo se apresuraron enseguida a afirmar que la ofensiva aérea fue clave para la derrota del Tercer Reich.[62] Retrospectivamente, hoy podemos ver que no lo fue. En el otro extremo, ha habido cierta tendencia a describirla como un uso imprudente y excesivo de unos recursos escasos (sobre todo británicos), un argumento reforzado por la gran cantidad de libros y películas que recientemente han aparecido sobre los horrores del bombardeo indiscriminado. El bombardeo estratégico, desde este punto de vista, fue atrozy, a la vez, un derroche innecesario.

Esta crítica combina dos aspectos distintos. En la medida en que cualquier bombardeo de objetivos no militares pretendía aterrorizar a la población que había allí abajo —para, deliberadamente, «minar la moral enemiga», antes que para impedir a la gente volver a los astilleros o a las fábricas de rodamientos—, esa forma de guerra era de hecho moralmente deleznable. Independientemente de que el bombardeo de saturación se produjera en China, en Japón o sobre Varsovia, Londres o Dresde, seguía estando en contradicción con los códigos generalmente aceptados de proporcionalidad y discriminación; ofendía a la doctrina de la «guerra justa». Según esa misma doctrina, no obstante, si una bomba destinada a un astillero en Tyneside o Bremen erraba el blanco y alcanzaba la hilera de casas que había justo al lado, eso no merecía la misma reprobación moral. El verdadero problema, como hemos visto antes, es que el bombardeo estratégico por parte tanto de los escuadrones británicos como de los estadounidenses casi siempre erraba sus blancos debido al espantoso clima, la altitud, la velocidad del viento y los limitados instrumentos de navegación. Tales obstáculos, junto con el incremento de los contraataques enemigos (fuego antiaéreo, cazas), llevaron a los planificadores aliados a optar por un bombardeo más general, e hicieron que los aviones aliados se deshicieran de sus bombas en cuanto se veían bajo presión. Sin embargo, estas últimas reacciones no merecen el calificativo de «bombardeo indiscriminado». Pero pasar a bombardear «una ciudad alemana entera», como hizo la RAF después del informe Butt (y también la USAAF contra Japón en 1945), representaba cruzar una línea roja moral.

Efectuar un balance militar y estratégico de los efectos de las campañas de bombardeo aliadas comporta extraer conclusiones importantes, algo ya bien tratado en los mejores estudios.[63] La campaña de bombardeo aliada fue extraordinariamente eficaz tanto en el daño que infligió directamente al Tercer Reich (y a Italia y Japón) como en sus numerosos efectos indirectos: forzar a los alemanes a ceder el control aéreo del frente oriental, desviar un vasto número de armas y equipos a misiones antiaéreas, consumir el tiempo de millones de trabajadores en la tarea de reconstruir las comunicaciones interrumpidas y trasladar fábricas dañadas, y reducir el ritmo de desarrollo y entrenamiento de los submarinos. Hay que decir en honor suyo que Harris mantuvo una campaña aérea de minado de las aguas del Báltico. El Mando de Bombardeo, seducido por la doctrina de que el suyo era un cuerpo «independiente», exageró antes del conflicto lo que era capaz de lograr por sí mismo, y exageró después lo que de hecho había logrado. Sin embargo, donde sus escuadrones realmente funcionaron mejor fue enconjunción con las campañas terrestres y navales, contribuyendo a lograr el dominio aéreo sobre las playas del Día D, obligando a la Luftwaffe a retirarse del frente oriental, paralizando cualesquiera posibles contraataques alemanes en Normandía, frenando la fabricación de nuevos submarinos y mermando el suministro de combustible del Reich. Es un historial considerable.

Resulta difícil valorar qué papel desempeñó la inteligencia en todo esto, exceptuando la observación de que el conocimiento alemán de los sistemas defensivos —u ofensivos— aéreos aliados era lastimoso. Los agentes secretos no resultaban de ningún valor para Harris cuando este llevaba a cabo su bombardeo de saturación de las ciudades alemanas. Descifrar los códigos ayudaba si estos podían decirle al Ministerio del Aire que tal o cual Luftflotte se había trasladado, por ejemplo, de Calabria al frente ruso. Pero la fuente de datos más valiosa de todas era el reconocimiento aéreo, puesto que era coherente, técnico y objetivo. Las fuentes de Bletchley Park, por su naturaleza episódica, no tenían forma alguna de detectar hasta qué punto estaba conmocionado el mando alemán por el bombardeo de Hamburgo; o, para el caso, de descubrir el desarrollo secreto de los cazas a reacción de la Luftwaffe.

Los aliados contaron con la ayuda de los errores del bando alemán, especialmente los cometidos por Göring y el propio Führer. Hitler no prestó atención a las lecciones de la batalla de Inglaterra con respecto a la importancia de una defensa minuciosa y calibrada. Entre 1940 y 1943, Alemania dio una prioridad insuficiente a la producción aeronáutica en su conjunto y prestó muy poca atención a la fabricación de aviones de combate. Hitler detestaba el argumento de que hacía falta un mayor número de plataformas de armas defensivas, y en 1943-1944 aún seguía abogando por la reanudación del bombardeo de Inglaterra. Durante los últimos meses de la guerra estuvo insistiendo en que se utilizara el Me-262 como bombardero a reacción, con una carga de 110 o 220 kilos que lo desequilibraría por completo y lo haría vulnerable a los Spitfire y Mustang. El incremento del número de cazas que

consiguieron Erhard Milch y Speer se logró a pesar suyo. Por su parte, el cohete V-2 era ciertamente impresionante, pero aquella «arma maravillosa» consumía cantidades asombrosas de unos recursos por lo demás escasos; cierta estimación considera su desarrollo equivalente al Proyecto Manhattan de Estados Unidos (con la diferencia de que este último país podía permitirse pagar su superarma, mientras que Alemania no), y otra calcula que desvió tal cantidad de mano de obra y de materiales que con ellos podrían haberse construido alrededor de 24.000 aviones de caza normales.[64] En cualquier caso, y como ocurrió con el caza a reacción, ya era demasiado tarde; incorporar tan pocos al combate cuando los ejércitos aliados avanzaban cada vez más deprisa hacia el Rin y el Vístula apenas sirvió de nada. Tales armas se habrían necesitado durante el año crucial de 1943, o, a más tardar, durante los primeros meses de 1944, ya que fue entonces cuando Alemania perdió la guerra.

MIRANDO AL ESTE

La primera mitad de junio de 1944 marcó también un importante punto de inflexión en las campañas de bombardeo estratégico en el Pacífico, como veremos con más detalle en el capítulo 5. El 15 de junio, la primera oleada de marines estadounidenses desembarcó en Saipán, en las islas Marshall, y Estados Unidos no tardó en atravesar el perímetro vital de Japón. La toma de las islas Marshall resultó clave, ya que fue desde las bases aéreas que se apresuró a construir allí desde donde la USAAF pudo atacar directamente el territorio japonés. A finales de noviembre de 1944, dos años enteros después de la invasión del norte de África y las posteriores resoluciones de Casablanca, la potencia aérea estadounidense, en la forma del enorme B-29 Superfortaleza, capaz de volar a gran altitud, pudo finalmente atacar Japón del mismo modo que en Europa, en los meses precedentes, sus escuadrones pesados, junto con el Mando de Bombardeo de la RAF, había estado machacando al Tercer Reich.

La historia de la ofensiva de bombardeo estratégico contra Japón queda fuera del alcance de este libro.[65] Tuvo, sin duda, un aspecto común con la doctrina de Trenchard: el de los ataques aéreos devastadores sobre las industrias, las ciudades, las comunicaciones y la población enemigas. Sin embargo, debido simplemente al desequilibrio de poderes, careció de los dramáticos altibajos de la prolongada y desesperada lucha contra la Luftwaffe. Alemania fue realmente un adversario más duro en todos los aspectos, pero sobre todo en el duelo por la superioridad aérea. Para cuando los B-29 iniciaron sus ataques, tanto las fuerzas aéreas como navales japonesas —y especialmente, una vez más, sus pilotos— se habían visto ya enormemente reducidas en número. Cuando entraron en servicio en Extremo Oriente, las escoltas de Mustang de largo alcance tuvieron que librar muy pocos combates aéreos. En cualquier caso, los B-29 podían volar tan alto que a los aviones japoneses les resultaba difícil alcanzarlos. En la primavera de 1945, su pugnaz comandante, Curtis LeMay, hizo que se despojara de sus torretas a muchos de los bombarderos y

ordenó que bombardearan sus objetivos de noche (a fin de confundir aún más a las defensas japonesas) y desde solo 2.400 metros, arrojando un enorme número de bombas incendiarias —más pequeñas— sobre los edificios nipones, cuya estructura era de madera. Los resultados de las incursiones incendiarias sobre Tokio y otras poblaciones fueron aterradores, con unas pérdidas inimaginables según la experiencia que los pueblos angloamericanos tenían de la guerra, o, cuando menos, de la guerra contra civiles como algo distinto de la guerra en las trincheras. El Blitz contra Inglaterra se cobró en conjunto unas 43.000 vidas, más un millón de heridos.[66] Pero la eliminación de 150.000 personas en las tormentas de fuego de Tokio no fue el final de la historia. Una vez que los B-29 se reabastecieron de bombas incendiarias —se habían quedado sin suministros a finales de marzo—, llegó el turno de que muchos otros pueblos, ciudades y puertos japoneses fueran arrasados por completo. Luego vinieron las dos bombas atómicas, que mataron al menos a 200.000 personas. La teoría y la práctica de la guerra aérea estratégica habían alcanzado su apoteosis. Y se había iniciado una nueva y amenazadora era de bombardeos contra civiles.

Los años de posguerra tuvieron su lado bueno y su lado malo para los personajes aquí descritos. El encantador, despreocupado y sumamente influyente Tommy Hitchcock, tras alegrarse por la llegada de los Mustang a Inglaterra, murió en 1944, justo antes del Día D, cuando un avión que estaba probando se estrelló misteriosamente contra el suelo. Jimmy Doolittle «se retiró» a una atareada vida en la que combinó una carrera en el mundo de los negocios con el servicio al estado, por el que obtuvo numerosos y merecidos reconocimientos; en 1985, el presidente Ronald Reagan añadió una cuarta estrella a sus charreteras, convirtiéndolo por fin en general. Lovett tuvo una carrera de posguerra aún más distinguida, llegando a ser subsecretario de Estado de George Marshall entre 1946 y 1949 y, más tarde, secretario de Defensa durante la mayor parte de la guerra de Corea (desde 1951 hasta 1953). Don Blakeslee permaneció en la fuerza aérea y sirvió tanto en Corea como en Vietnam, para disfrutar luego de un apacible retiro en Florida. Elmer Bendiger, como muchos otros de los aviadores de nivel «medio», volvió a la vida civil; treinta y cinco años después empezó a escribir su relato sobre las incursiones de Schweinfurt.

Sir Wilfrid Freeman se retiró como mariscal en jefe del aire y se incorporó al equipo directivo en la empresa británica Courtaulds; murió en 1953 debido a un «exceso de trabajo», lo cual parece bastante verosímil. Pudo tener la profunda satisfacción de ver que todos los aviones que había autorizado, protegido y luego puesto en servicio desde finales de la década de 1930 hubieran tenido tan buen rendimiento. Arthur «Bombardero» Harris, en cambio, fue un hombre menos satisfecho. Ya en los últimos meses de la guerra, el gobierno británico se sentía inquieto ante las crecientes críticas a la política de bombardeo de saturación (en el marco de la doctrina denominada de «dominio rápido») del Mando de Bombardeo de

la RAF. Harris fue el único comandante en jefe británico al que no se le concedió un título al final de la guerra. En 1948 dejó su cargo, decepcionado, para ocupar un puesto empresarial en Sudáfrica, aunque a la larga regresaría para llevar una vida tranquila en el valle del Támesis hasta su muerte en 1984. Ocho años después, la Reina Madre inauguraría su estatua junto a la iglesia de la RAF, St. Clement Danes, pero aun entonces el hecho suscitó protestas, y la estatua tuvo que ser protegida durante algún tiempo. Lamentablemente, este malestar moral y político dañó la reputación del propio Mando de Bombardeo, el único cuerpo al que no se distinguió con una medalla de campaña; una eterna vergüenza, puesto que ello significaba confundir a los árbitros de una mala política de selección de objetivos con las valientes tripulaciones que la materializaron, y entre las que hubo decenas de miles de personas que perdieron la vida.

Mucho después de la guerra, Ronnie Harker se retiró a Nueva Zelanda, donde se entregó a sus dos aficiones favoritas: pescar con mosca y pilotar un Mustang hasta lo más alto del cielo que tanto amaba. Las fuerzas aéreas australianas y neozelandesas habían adquirido un gran número de P-51, y tuvieron un rendimiento extraordinario en la guerra de Corea antes de pasar a disfrutar de un largo retiro en el clima de las antípodas. Todavía quedaban muchos cuando el siglo XX se acercaba a su fin, y uno de ellos siempre estaba disponible para Harker. En 1997 pilotó un Mustang por última vez, en el que sería su último vuelo en solitario. Uno se pregunta si lo apretó tanto como había hecho con el P-51 propulsado por un motor Alison aquella desapacible mañana del 30 de abril de 1942. Pero da igual; el caso es que se hallaba de nuevo en una máquina que él había contribuido a transformar, convirtiéndola de una especie de patito feo en el caza de largo alcance más formidable de la Segunda Guerra Mundial. Él, y las demás personas mencionadas aquí, habían creado no tanto un arma como un sistema capaz de ganar la guerra. Uno no puede por menos que preguntarse si Harker, entonces solo un anciano de ochenta y ocho años, reflexionó sobre todo esto cuando entregó su máscara de oxígeno por última vez. Dos años después, él mismo se perdería en el azul primordial.[67]

El historiador de la política de las grandes potencias y de la fuerza del cambio económico en el desarrollo del género humano no puede evitar prestar atención al papel de la casualidad y de la suerte en esta historia del rescate del Mustang del montón de chatarra. ¿Y si el parque de pruebas de Duxford no hubiera invitado a Ronnie Harker a pilotar el P-51 en abril de 1942? ¿Y si otro piloto de pruebas no hubiera sido tan perspicaz o no hubiera sabido de la existencia del nuevo motor Merlin 61? ¿Y si el gerente de Rolls-Royce no hubiera mantenido una relación tan estrecha con sir Wilfrid Freeman? ¿Y si Lovett no hubiera realizado su importante visita de 1943 a las bases aéreas de Gran Bretaña?

Demasiadas conjeturas e hipótesis. Quizá podrían haber surgido otras soluciones para salir del callejón sin salida en el que a finales de 1943 se encontraba el bombardeo estratégico aliado. De todos modos, sin los grandes avances aquí descritos

resulta difícil ver cómo habría tenido lugar la Operación Overlord en junio de 1944 y cómo el Tercer Reich se habría desmoronado menos de un año después. La suerte cuenta.

3

Cómo parar una guerra relámpago

El éxito de Alemania entre 1939 y 1942 le debió tanto a la mejor comprensión por parte de las fuerzas armadas alemanas del equilibrio entre la potencia de fuego ofensiva y defensiva en la forma en la que entonces existía como a cualquier consideración material. Enfrentada a un gran número de enemigos de limitados recursos militares e inferior doctrina,laWehrmacht había sido capaz de derrotar a unos adversarios que carecían de las adecuadas defensas antitanques y antiaéreas, y —algo crucial— del espacio y el tiempo necesarios para absorber el choquedeunataquerelámpago … pero en 1943 el ejército soviético había sobrevivido a dos ataquesrelámpago y, de paso, había aprendido a responder a esta forma de guerra.

H. P. WILLMOTT, *The Great Crusade*

Por entonces [El Alamein, octubre de 1942], la superioridad británica en efectivos … era mayor de lo que lo había sido nunca … Los efectivos de combate del VIII Ejército ascendían a 230.000, mientras que Rommel contaba con menos de 80.000, de los que solo 27.000 eran alemanes. Además, el VIII Ejército tenía siete brigadas acorazadas y un total de veintitrés regimientos acorazados, frente a los cuatro batallones de tanques alemanes y siete italianos de Rommel… También en el aire los británicos disfrutaban de una superioridad mayor que la que habían tenido nunca.

B. H. LIDDELL HART, *Historia de la Segunda Guerra Mundial*

El 20 de febrero de 1943, poco más de un mes después de la Conferencia de Casablanca, varias unidades del ejército estadounidense situadas a unos centenares de kilómetros de distancia tuvieron su primer encuentro serio con la Wehrmacht. Las agotadoras batallas que siguieron tuvieron lugar en y alrededor de una ruta estratégica del sur de Túnez que discurría a través de montañas rocosas y se conocía como el paso de Kasserine. Si hubo algo que pudiera calificarse como el bautismo de fuego del ejército estadounidense en el escenario bélico mediterráneo y europeo, fue esto. Por desgracia, el II Cuerpo de Ejército de Estados Unidos se había topado con el general más agresivo de la Wehrmacht, el mariscal de campo Erwin Rommel, alguien que sostenía el principio táctico de que, cuando uno se veía obligado a retroceder por unas fuerzas enemigas superiores, la única respuesta sensata era retirarse un poco, reagruparse y luego lanzar un contraataque despiadado, confiando en la profesionalidad y la superioridad de la experiencia de combate de sus hombres para intimidar y vencer a unas tropas más numerosas, pero que todavía estaban bastante verdes (en ese momento podía darlo por supuesto). La mayoría de los otros generales alemanes habrían estado de acuerdo con ello, y esa era su doctrina operativa desde hacía años: combatir lo más duro posible, retroceder si la posición se vuelve insostenible o si se está en peligro de verse rebasado por los flancos, reorganizar y combinar las unidades mermadas, y luego atacar de nuevo, justo cuando el enemigo se ha tomado un descanso. Los alemanes, increíblemente audaces en sus agresivos ataques «relámpago» (*Blitzkrieg*) entre 1939 y 1942, también demostrarían ser los mejores combatientes defensivos del mundo durante los tres últimos años de la guerra.[np21]

Las tropas estadounidenses, recientemente reclutadas, nunca se habían tropezado antes con aquella forma de guerra, como tampoco muchos de sus comandantes, y eso que se enfrentaban a un ataque de solo seis batallones. El relato lacónico, pero brillante, del historiador Rick Atkinson capta muy bien su desmoronamiento. No sabemos si el escéptico teniente que murmuró «Por el valle de la muerte cabalgaron los seiscientos» sobrevivió personalmente a la posterior matanza, pero el suboficial estaba en lo cierto, mientras que sus confiados superiores se equivocaron. Los soldados estadounidenses, junto con un desafortunado batallón del cercano Regimiento de Leicester, hubieron de pagar el precio.[1] A partir del enorme número de análisis realizados inmediatamente después de la batalla y los numerosos relatos posteriores, resulta evidente que los ejércitos angloamericanos hicieron muchas cosas mal en Túnez. Por arriba, las cadenas de mando resultaron demasiado confusas, los generales de nivel intermedio se mostraron absurdamente optimistas un día para perder los nervios y culpar a sus subordinados al siguiente, y asimismo hubo importantes fallos de comunicación. Por abajo, había demasiados soldados inexpertos que se situaron en posiciones incorrectas, se acobardaron ante el imponente ruido del fuego de los obuses enemigos y, cuando vieron salir corriendo a alguna otra de sus unidades, se unieron a la retirada, abandonando sus armas pesadas para avanzar dando traspiés a través de los espinos del pedregoso desierto. Les propinaron una paliza tremenda.

Al acabar la semana, las tropas aliadas, aunque obligadas a retroceder bastante, lograron rechazar los embates de Rommel. En conjunto habían participado en la batalla de Kasserine 30.000 soldados estadounidenses, de los que causaron baja 6.000, la mayoría como prisioneros que pasarían el resto de la guerra en campos alemanes. El II Cuerpo de Ejército estadounidense, al mando del general Lloyd Fredendall, perdió 183 tanques, 104 semiorugas, más de 200 cañones y 500 jeeps y camiones. Los alemanes sufrieron tan solo 201 bajas.

Pero aquello no sería, ni de lejos, como la caída de Francia. Eisenhower desplazó más unidades y mejores comandantes desde Argelia, el VIII Ejército de Montgomery se acercaba por el este, y las fuerzas de Rommel simplemente se quedaron sin combustible ni municiones. Sin embargo, había representado una verdadera conmoción, y un adelanto para los estadounidenses de la dureza con la que iba a combatir aquel enemigo. Fredendall fue muy pronto reemplazado por George Patton, más agresivo y sumamente ambicioso.

Aparte de la calamitosa derrota de MacArthur en Filipinas a comienzos de 1942, este fue probablemente el bofetón más humillante que recibió el ejército estadounidense en la Segunda Guerra Mundial. Y sin embargo, en algunos aspectos, no tuvo nada de sorprendente. A igualdad de hombres, las tropas alemanas eran simplemente mucho más experimentadas, y esto era así incluso cuando se enfrentaban a las tropas británicas, más curtidas en combate. Poco antes de la batalla del paso de Kasserine, una considerable fuerza británica integrada por los regimientos

de Highlanders de Argyll y de Kent Occidental se había desplazado a un valle de Jefna, en el mismo Túnez, donde se había tropezado con el 21.º Batallón de Ingenieros Paracaidistas, al mando del comandante Rudolf Witzig, fuertemente camuflado en las colinas de alrededor. El contingente británico, que no supo descubrir las formidables posiciones enemigas, fue aplastado por un contingente alemán que tenía una décima parte de su tamaño. Witzig ya había luchado con distinción en Francia, en Creta y en Rusia, y había dirigido el famoso comando de paracaidistas que capturó la supuestamente inexpugnable fortaleza belga de Eban Emael en mayo de 1940, permitiendo a los Panzer abrirse paso.[np22][2] En comparación con Stalingrado, luchar en el norte de África resultaba fácil. Nadie en los ejércitos occidentales tenía fuerzas con una experiencia de combate comparable a las de Witzig.

Las unidades del general Fredendall constituían simplemente el quinto ejército nacional —¿o quizá el séptimo, o el décimo?— que experimentaba la que sería la situación militar más incómoda de la Segunda Guerra Mundial: ser atacado por fuerzas de la Wehrmacht, que golpean con fuerza y lo hacen primero, y que, si es necesario, golpean con fuerza de nuevo en un contraataque posterior, a fin de conmocionar al enemigo, trastornar sus comunicaciones, debilitar su moral y paralizar a su alto mando. La mayoría de las veces bastaba el primer ataque, por lo general impresionantemente rápido. Si la resistencia sobre el terreno empezaba a aumentar, las unidades alemanas se retiraban, pero solo para prepararse para atacar de nuevo. Eso, al menos, era lo que había ocurrido desde 1939 hasta finales de 1942.

Aun siendo bien consciente de la derrota final y definitiva del Tercer Reich, un historiador que escribiera sobre estos acontecimientos setenta años después no podía por menos que maravillarse ante lo que Williamson Murray denominaba en su libro la «eficacia militar alemana».[3] En septiembre de 1939, la Wehrmacht solo necesitó dos semanas para barrer de un soplido a un ejército polaco numeroso y valiente, aunque desorganizado. Hay razones para rebajar la trascendencia de esta batalla, extremadamente desequilibrada,salvopor el hecho de que en ella se desplegaron todos los componentes de este nuevo tipo de guerra: la Luftwaffe tomó de inmediato el control del aire, destruyó las bases aéreas y las dispersas columnas del ejército polaco, y luego procedió a devastar Varsovia; las catorce divisiones mecanizadas superaron con rapidez a la mal emplazada infantería polaca, apartaron a un lado a la caballería y avanzaron a toda velocidad hacia sus principales objetivos: Lodz, Cracovia, Lvov, etcétera. Mientras un gran número de soldados polacos se veían empujados constantemente hacia posiciones rodeadas, una de las divisiones acorazadas el X Ejército de Walther von Reichenau llegó a las afueras de Varsovia en una semana. Pronto habría terminado todo.

Después de pasar cierto tiempo, durante la llamada «falsa guerra», evaluando cómo podían mejorar aún más en las siguientes batallas, en la primavera de 1940 los Panzer, la infantería y las fuerzas aéreas alemanas avanzaron hacia el oeste y hacia el

noroeste, tragándose a los ejércitos, más reducidos, de Dinamarca, Bélgica y los Países Bajos. Quizá esto resultara lógico, pero la rápida conquista nazi de Noruega —ante las mismas narices de la Marina Real británica— fue asombrosa. Y aún lo fue más que, en la que sería una de las batallas épicas de la larga historia militar de Europa occidental, el vasto ejército francés fuera aplastado y, aproximadamente solo un mes después, la Fuerza Expedicionaria Británica, no demasiado bien entrenada, fuera expulsada del continente. Era evidente que la rápida derrota de Polonia a manos de la Wehrmacht no había sido un golpe de suerte. Al fin y al cabo, los franceses contaban con unas fuerzas terrestres más numerosas que las de Alemania (65 divisiones activas en el caso de los franceses, frente a 52 en el de los alemanes) y también con más tanques, incluidos algunos más pesados.[np23] Los franceses llevaban dos décadas preparándose para responder un ataque alemán en el oeste, y en ello se les unirían la Fuerza Expedicionaria Británica y un ejército belga arrastrado a regañadientes a aquella guerra. Pero la fuerza aérea francesa era débil y anticuada, de modo que la Luftwaffe no tardó en dominar el aire. La heterodoxa ofensiva Panzer alemana por las Ardenas trastocó al alto mando francés, que simplemente no pudo estar a la altura de la velocidad y la audacia del avance de Heinz Guderian hacia el canal de la Mancha; hasta sus superiores en la Wehrmacht y el propio Hitler se sintieron desconcertados ante aquella victoria tan inesperadamente rápida, temiendo que los Panzer llegaran demasiado lejos y se vieran atrapados.

En junio de 1940, Francia se rindió y Gran Bretaña se quedó sola. Toda la estructura geopolítica y militar de la guerra se transformó. Stalin estaba perplejo y ansioso, sabedor de que sus ejércitos, debilitados por las purgas, no estaban ni de lejos en condiciones de luchar. El gobierno estadounidense estaba paralizado. Mussolini se apresuró a unirse a Hitler. Los japoneses recalcularon sus opciones. La guerra europea no hacía ni diez meses que había empezado, y el mundo entero estaba patas arriba. Apenas sorprende que el término «guerra relámpago» se juzgara tan apropiado.

Para Gran Bretaña y sus aliados, el año 1941 no fue mejor. La inclinación política de Yugoslavia en contra del Eje aquella primavera había sido castigada con una enorme y rápida invasión, que continuó por el sur de los Balcanes hasta aplastar Grecia y luego tomar Creta en un audaz ataque con fuerzas paracaidistas. ¿Hubo quizá en la vida real algún regimiento británico concreto que fuera expulsado primero de Noruega y luego de Francia, solo para ser también expulsado de Creta en mayo de 1940, un destino magníficamente imaginado por Evelyn Waugh en su gran trilogía sobre la guerra?[4] De ser así, dicho regimiento bien podría haberse visto obligado a retirarse a Egipto, donde pronto se habría tropezado con los ataques, de rápidos movimientos y sumamente perturbadores, del Afrika Korps de Rommel. Por entonces, obviamente, se había iniciado ya la Operación Barbarroja, de mucha mayor envergadura, y los Panzer alemanes avanzaban a través de Ucrania, haciendo que millones de soldados rusos fueran reunidos y conducidos a su destino como ganado.

En realidad, los soldados estadounidenses machacados en la batalla del paso de Kasserine tenían poco de lo que avergonzarse; simplemente les había llegado el turno de ser derrotados.

Lo que sigue en el resto de este capítulo gira en torno a dos preguntas relacionadas entre sí. La primera es: ¿por qué los alemanes eran tan buenos operativa y tácticamente, y, si lo eran, cómo diablos se les podía derrotar? La segunda tiene un carácter más general: ¿tenía la guerra ofensiva más posibilidades de llevar a la victoria que cualquier estrategia defensiva? Presuponiendo que en el ejército atacante hubiera un mando valiente y unas tropas bien entrenadas, ¿tendría éxito casi siempre este fenómeno de la guerra relámpago, o se veía afectado de manera crucial por otros factores como el tiempo, el espacio y los números? Parece sensato abordar en primer lugar la segunda pregunta, más general, antes de examinar las razones del rendimiento de la Wehrmacht en la Segunda Guerra Mundial; haciéndolo así, podremos entender mejor por qué las batallas terrestres de Europa occidental, Rusia y el Mediterráneo se desarrollaron como lo hicieron. La historia de la guerra está plagada de ejemplos de campañas rápidas y de éxito espectacular, y probablemente nada en la época moderna iguala las hazañas de Alejandro Magno y Gengis Kan en la rápida derrota de sus enemigos y la extensa conquista de tierras. Sin duda, los espacios abiertos en los que mayoritariamente lucharon tienen mucho que ver en ello; con un líder decidido y unas fuerzas de choque móviles, un ejército podía avanzar un largo trecho en una semana. Esto también puede explicar, a la inversa, por qué la topografía europea, formada por cadenas montañosas, densos bosques, extensos pantanos y numerosos ríos, hacía tan difícil que cualquier potencia asumiera por sí sola el dominio completo.[5] Conscientes de estas restricciones, los romanos se mantuvieron dentro de sus límites, mientras que los del posterior Sacro Imperio Romano de Carlomagno y los Habsburgo serían los de una gran potencia regional. Las guerras de la Edad Media fueron principalmente una cuestión de desgaste, y la aparición de los nuevos diseños de fortificaciones defensivas a partir de 1500 vino a acentuar aún más la importancia de la laboriosa guerra de asedio.

Pero incluso en Europa hubo excepciones históricas: espectaculares y rápidas campañas que desequilibraban al enemigo debido a que el ejército atacante estaba tan bien entrenado y motivado que los obstáculos geográficos parecían desvanecerse. La dramática marcha del duque de Marlborough siguiendo el curso del Rin desde los Países Bajos hasta la Alta Baviera (batalla de Blenheim, 1704) constituye un buen ejemplo de ello. Medio siglo después, Federico el Grande a menudo dejaría anonadados a sus enemigos por la velocidad con la que desplazaba a sus ejércitos de un frente a otro, y a veces dividía a sus fuerzas para que, mientras una mitad combatía en el campo de batalla, la otra llevaba a cabo un ataque por los flancos amparándose en lo montañoso del terreno. La capacidad de Napoleón para mover a sus ejércitos —ejércitos muy grandes, y a gran velocidad— es legendaria, y en 1866 y 1870 Helmuth von Moltke el Viejo atacó a los austríacos y franceses de manera tan

rápida y decisiva que las respectivas guerras terminaron muy pronto.[6]

Sin embargo, estos éxitos por medio de ataques relámpago serían excepcionales. La mayoría de las otras batallas de Marlborough (Ramillies, Malplaquet) fueron grandes y estáticos baños de sangre en los Países Bajos. Rodeado de enemigos por todas partes en el período crítico de la guerra de los Siete Años, en numerosas ocasiones Federico el Grande no tuvo otra opción que resistir y luchar. Por más que lo intentaron, los grandes mariscales y los curtidos ejércitos de Napoleón jamás lograron obtener una victoria decisiva en España; el terreno era demasiado duro y escabroso, dando ventaja a los numerosos grupos guerrilleros españoles que surgieron para librar una guerra heterodoxa, y dándosela asimismo a la coalición británica liderada por Wellington, cauteloso maestro de las batallas de posiciones. La revelación más espectacular de los puntos débiles de la forma de guerra napoleónica se produjo, obviamente, en la catastrófica derrota de Francia en la guerra de 1812, en que el clima, la distancia y la disposición rusa a retirarse cientos y cientos de kilómetros convirtieron en un sinsentido la propia idea de una victoria rápida y decisiva. Más o menos un decenio después de su victoria de 1871 sobre Francia, Moltke llegó a la conclusión de que en el futuro iba a resultar imposible para sus ejércitos prusianos llevar a cabo una campaña rápida a través de la industrializada Europa occidental; había demasiadas nuevas zonas urbanas, demasiados canales, demasiados terraplenes de vías férreas…

Pero el viejo mariscal de campo sería casi el único que llegaría a tal conclusión. Sus sucesores, Alfred von Schlieffen y Moltke el Joven se sintieron hipnotizados por la aparición de los ferrocarriles y del telégrafo, como les sucedió a los generales de los países vecinos cuando se acercaba el año 1914. El advenimiento de nuevas tecnologías militares, como el avión moderno y el tanque en los años previos a la Segunda Guerra Mundial, implicaría un resurgimiento de la creencia en las victorias militares rápidas.

Si pretendemos hallar las condiciones, tanto en el ámbito lógico como en el logístico, en las que la guerra relámpago no funciona, la primera respuesta tiene que ver con la topografía. No puede lograrse una victoria decisiva si la lucha ha de transcurrir a través de grandes cordilleras, como descubrió la Wehrmacht en su intento de aplastar a los partisanos de Yugoslavia y Grecia a partir de 1941, y como, durante siglos, han descubierto también sucesivas oleadas de invasores en los elevados picos de Afganistán. Las densas junglas, como las de las provincias sudoccidentales de China y las de todo el Sudeste Asiático, confirman esta afirmación tan obvia desde el punto de vista militar; unas circunstancias físicas difíciles tienden a igualar la contienda, incluso cuando un bando posee un potencial bélico mucho mayor que su adversario (como quedó de manifiesto en Vietnam). Y los grandes desiertos, con cientos de kilómetros de cambiantes dunas, limitan definitivamente a los más audaces Rommel del mundo, dando la ventaja a los más cautelosos Montgomery. Los grandes ríos, con varios kilómetros de una orilla a otra, reducen la

velocidad de las ofensivas; incluso si el ejército atacante cuenta con pontones u otro equipamiento para construir puentes, es posible que ese pesado material haya de transportarse a lo largo de considerables distancias hasta llegar al borde del agua. La topografía no elimina la intervención humana, pero el planificador estratégico que sabe ver mejor cómo explotarla será de enorme ayuda para los generales al mando.

Otras dos razones, también muy evidentes, vienen a completar el panorama. Una guerra rápida y móvil que lleve a una victoria pronta y decisiva en el campo de batalla es algo que, por lógica, no ocurrirá cuando los propios ejércitos defensivos sean demasiado fuertes, se hallen demasiado atrincherados o resulten demasiado numerosos para permitirlo. Esto es así independientemente del alcance geográfico de la zona de combate. Sin embargo, también es cierto que las formas de operaciones rápidas y agresivas muy probablemente flaquearán, y luego fracasarán, si los atacantes tienen que desplegarse en un territorio cada vez más extenso, con las principales unidades de tropas cada vez más lejos de su base de partida, unas de otras y de sus líneas de aprovisionamiento.

Eso en cuanto a la teoría histórica y abstracta de la guerra relámpago; de la guerra rápida, agresiva y terrible librada por unas fuerzas que por regla general eran también muy buenas a la hora de llevar a cabo un contraataque rápido. Pero ¿qué significó exactamente en el caso del rendimiento operativo de la Wehrmacht en la Segunda Guerra Mundial? En el contexto de la guerra moderna e industrializada, el motor de combustión interna, los vehículos armados y acorazados, los ferrocarriles y los aviones se combinaron en una forma de combate que a ojos de sus contemporáneos parecía totalmente nueva y capaz de trascender las grandes restricciones geográficas de los tiempos pasados. Si hace falta una prueba, basta observar a los tanques alemanes irrumpiendo a través de los bosques de las Ardenas en mayo de 1940.

¿Y por qué todo el mundo se quedó estupefacto ante aquellas brevísimas campañas? Pues porque la imagen que casi todo el mundo tenía de la guerra terrestre de las grandes potencias había sido configurada por las experiencias de las agotadoras y estáticas batallas de desgaste de la Primera Guerra Mundial, particularmente en las campañas del frente occidental y en el norte de Italia. En el Somme, en Verdún, en Passchendaele y en el Isonzo murieron cientos de miles de soldados para ganar unos kilómetros. A veces los atacantes, después de meses de asaltos infructuosos, terminaban retrocediendo a donde habían empezado.Esa era la realidad de la moderna guerra industrializada, tal como confirmaban y relataban las historias, memorias y obras literarias de las décadas de 1920 y 1930.

Lo que casi toda esta literatura pasaba por alto era que en los últimos años de la guerra ciertos estados mayores militares habían resuelto en privado cómo superar la situación de punto muerto a la que se veía abocada la guerra de trincheras. Los primeros cambios se produjeron, de manera en absoluto sorprendente, en Europa oriental, donde la longitud de los frentes era mucho mayor y, en consecuencia, estos se defendían menos densamente que en el frente occidental. La ofensiva Brusilov del

verano de 1916, en que el ejército ruso superó a las débiles fuerzas austrohúngaras, había tenido éxito porque los atacantes no recurrieron a bombardeos masivos —al estilo de los propugnados por Haig— contra los aletargados defensores (tenían demasiado pocas municiones para ello); en su lugar, emplearon la sorpresa, y en varios lugares atacaron poco después de haber empezado a disparar. Una ofensiva alemana realizada al año siguiente en torno a Riga aplicó los mismos principios: atacar por sorpresa, con rapidez y rodeando los obstáculos. Asimismo, en 1917 Italia sufrió su mayor derrota en Caporetto, cuando varias unidades rápidas alemanas (en las que participaba un joven Erwin Rommel), enviadas para reforzar a los ejércitos austrohúngaros, realizaron un avance espectacular y obligaron al alto mando italiano a pedir la ayuda aliada. Quizá lo más significativo de todo esto, como argumentaría Timothy Lupfer, fue que el Estado Mayor prusiano permitió a los oficiales de nivel medio difundir las impresiones, ideas y experiencias de sus respectivos frentes a fin de estimular la iniciativa.[7] Si los ataques por sorpresa por parte de tropas de infantería bien entrenadas habían funcionado en el Báltico, ¿por qué no ver si también podían funcionar en Italia, o incluso en el frente occidental?

Poco a poco, y no sin cierta torpeza, el ejército alemán fue decantándose hacia nuevas tácticas y —lo que no es menos importante— hacia un nuevo tipo de tropas: tropas de choque, mejor entrenadas, equipadas con una nueva variedad de armas (ametralladoras, granadas, cizallas) e incentivadas para avanzar con rapidez y rodear los puntos fuertes del enemigo. Paralelamente, en el frente occidental, el ejército británico empezaba a encontrar por fin el modo de superar la situación de punto muerto de la guerra de trincheras; un modo mecánico, en la forma de los primeros tanques, que, a pesar de los numerosos contratiempos iniciales, intervinieron con grandes resultados en las ofensivas de agosto de 1918. En la vieja y dispar historia del debate entre la guerra ofensiva y la defensiva, la primera había ganado de nuevo la mano.[8] Ahí, en los ataques móviles y las incursiones rápidas, estaba el futuro de la guerra, y los sumos sacerdotes intelectuales de aquella última «revolución militar», como Liddell Hart y el general J. F. C. Fuller, dedicarían todas sus energías a predicar la buena nueva a partir de 1919. La tecnología había vencido a la topografía, los nuevos tipos de ejército podían ir a todas partes y, si las columnas avanzadas no se detenían, el sistema nervioso del enemigo se paralizaría. Sin embargo, ninguno de los entusiastas de la guerra acorazada consideró el hecho de que la mayor tentativa de una victoria decisiva y rápida —la vasta ofensiva de Ludendorff en el frente occidental en la primavera de 1918— al principio había logrado avances significativos, pero al final no pudo atravesar las defensas enemigas porque la potencia de fuego de los aliados era demasiado profunda y el espacio de maniobra demasiado pequeño.

Las lecciones extraídas de la Primera Guerra Mundial por los expertos militares sobre el potencial de la guerra mecanizada ofensiva fueron, pues, muy dispares. El alto mando francés, de manera conservadora pero bastante lógica, extrajo de 1918 la

lección de que solo la fuerza en profundidad había salvado a la República, y que, si en el futuro había de ser atacada por Alemania, la mejor estrategia sería una defensiva. Esto le llevó a crear una barrera física aún mayor contra la invasión en la forma de la Línea Maginot. En Gran Bretaña, los entusiastas de la guerra acorazada, quizá particularmente Fuller, abogaban por unas fuerzas integradas exclusivamente por tanques, que se desplegaran desde los puntos de avance y paralizaran el sistema nervioso del enemigo; Liddell Hart, por su parte, insistía en la vía indirecta a la victoria en el campo de batalla, que también implicaba ataques de movimiento rápido, pero por parte de unidades militares mixtas que se aproximaran por los flancos o desembarcaran por mar. Las maniobras de tanques a gran escala realizadas en la llanura de Salisbury a finales de la década de 1920 mostraron que este nuevo tipo de guerra tenía futuro. Así, pese a la oposición de los regimientos de caballería, el ejército británico promovió la mecanización hasta que llegaron las dificultades económicas de la década de 1930. Los estadounidenses, tras haber acudido a regañadientes a Europa para aplastar al enemigo en 1918 gracias a su enorme superioridad material (como había ocurrido en la guerra de Secesión entre el Norte y el Sur), no estaban interesados en planificar otra gran guerra en Europa, de modo que se volvieron a casa y se desmovilizaron. El Ejército Rojo inicial, bajo el mando de Trotski, y el posterior, más profesionalizado, bajo el de Tujachevski, estudiaron este debate y discutieron las que se dieron en llamar tácticas de «batalla profunda» u «operaciones profundas», hasta que las paranoicas purgas de Stalin a finales de la década de 1930 vinieron a interrumpirlo todo. Y las zonas de expansión planificadas por Japón —principalmente ríos, deltas y junglas de Asia— no eran adecuadas para los tanques, excepto los que fueran muy ligeros y pudieran transitar por las estrechas carreteras y los puentes de madera.

Esto dejó al ejército alemán —enormemente reducido en número de efectivos y sistemas de armamento por el Tratado de Versalles, castigado por la quiebra de la economía de Weimar y marginado por la corrosiva política de partidos de la época— preguntándose cómo podía recuperar su antigua potencia de combate. Con el advenimiento del Tercer Reich en 1933, los generales empezaron a presenciar un constante y luego espectacular flujo de recursos destinados a incrementar la capacidad militar. La mayoría de los oficiales de alta graduación eran conservadores prusianos de tendencias tradicionalistas; estos creían que, cuantas más divisiones de infantería y artillería, mejor. Pero había también un grupo pequeño, aunque suficientemente aburrido, de oficiales de mente más radical —Guderian, Manstein, Hasso von Manteuffel, Rommel—, que abogaban por la guerra rápida y móvil. La Wehrmacht, que abrió la Segunda Guerra Mundial con el brutal ataque sobre Polonia, reflejaría este difícil equilibrio entre lo viejo y lo nuevo, con un pequeño número de unidades motorizadas móviles y Panzer, y una mayoría de divisiones que se movían con lentitud, a menudo mediante tracción animal. De todos modos, las fuerzas más rápidas, ayudadas ahora por sus propias fuerzas aéreas tácticas, tenían un empuje que

no poseía nadie más, así como el potencial para ejecutar esa deseable y casi mítica operación del campo de batalla que era la denominada *Kesselschlacht*.[np24] Además, también tenían un Führer que quería resultados rápidos.

En respuesta, la Wehrmacht y la Luftwaffe produjeron para su líder una combinación de sistemas de armamento agresivos —infantería, Panzer, ataques aéreos— con la que ningunas otras fuerzas armadas habían contado antes. ¿Sería una sorpresa, entonces, que los vecinos de la Alemania nazi —estructurados de manera más tradicional— fueran barridos uno tras otro? Estos se habían enfrentado a la fuerza coordinada de los tres componentes antes mencionados: 1) unidades de infantería móviles y muy bien entrenadas, transportadas por camiones o por ferrocarril siempre que era posible para ganar tiempo, y que trabajaban en apoyo de los batallones Panzer; 2) la doctrina táctico-operativa de un ataque rápido y heterodoxo, diseñado para abrir un resquicio en las defensas enemigas y avanzar más allá, y 3) una fuerza aérea que en gran parte había sido específicamente organizada para los bombardeos tácticos de cerca y a baja altitud, a fin de destruir la fuerza aérea del enemigo, interrumpir sus comunicaciones y desmoralizar a las tropas defensivas, que no estaban preparadas para oír el horrendo silbido de los Ju-87 Stuka abatiéndose sobre ellas desde el cielo.

Entonces ¿cómo se podía frenar el ataque relámpago nazi? Ante todo, por un adversario que pudiera desplegar efectivos más fuertes, más resistentes y mejor equipados (con Panzer, bazucas, minas y mejores aviones tácticos) para responder a la audacia operativa alemana, y, a la vez, que fuera capaz de lanzar un intenso contraataque. Pero esto sencillamente era algo que las naciones pequeñas o medianas no podían hacer. El estilo de guerra agresivo desarrollado por la Wehrmacht y la Luftwaffe solo podía ser derrotado por las fuerzas de una gran potencia, o probablemente de dos. Prácticamente, eso equivalía a hablar del imperio británico, la Unión Soviética y Estados Unidos. Ninguna de las tres estuvo preparada para el moderno combate a gran escala durante la primera mitad de la guerra, pero todas poseían una gran fuerza intrínseca en la forma de su población, sus recursos de materias primas y su capacidad tecnológica. Y las tres disfrutaban de la suficiente distancia geográfica respecto de las fuerzas del Tercer Reich —sobre todo Estados Unidos, pero también Gran Bretaña (gracias a la RAF y al canal de la Mancha) y hasta la URSS (debido a su vasto territorio interior, a donde podía trasladarse su producción militar)— como para poder desarrollar sus capacidades y permitir a sus inventores, ingenieros de producción y planificadores estratégicos dar con los instrumentos necesarios para enfrentarse con determinación a la maquinaria de guerra nazi.

En segundo lugar, las dos grandes potencias afectadas más de cerca por los primeros éxitos de Alemania —es decir, Gran Bretaña y la URSS— podían superar la estrategia de la «guerra relámpago» de la Wehrmacht desarrollando una contraestrategia que aprovechara sus propias ventajas geográficas. La contraestrategia

británica, perfilada hasta el más mínimo detalle por la Junta de Planificación, que trabajaba a las órdenes de Churchill y el Gabinete de Guerra, consistiría en defender al país de la Luftwaffe mediante la potencia aérea y desarrollar su propia y vasta ofensiva de bombardeo, proteger las vías marítimas del Atlántico y avanzar poco a poco a partir de Egipto y el Mediterráneo, donde las unidades alemanas estaban completamente desbordadas y no podrían resistir para siempre frente a la acumulación de recursos militares del imperio británico. La contraestrategia rusa, impuesta a Stalin y la Stavka (el Estado Mayor del alto mando) por el éxito de los poderosos avances de la Wehrmacht, sería intercambiar espacio por tiempo hasta que los alemanes se encontraran tan dispersos que pudiera iniciarse el contraataque, reforzado por la enorme producción militar de unas fábricas que también estaban a salvo del embate de la Luftwaffe. Probablemente no fue casualidad que, dado que Gran Bretaña y la URSS necesitaban ambas tiempo para recuperarse, sus avances no pudieran iniciarse hasta finales de 1942 o principios de 1943.

La guerra relámpago nazi se vio frenada, vapuleada y luego convertida en un desastre para los propios atacantes en dos lugares concretos: sobre las piedras estériles y las cambiantes dunas del norte de África, y en las grandes llanuras de Rusia occidental. El primero de estos dos frenos al expansionismo alemán fue, en función del tamaño de los ejércitos y del número de bajas, mucho, mucho más pequeño que el segundo, dado que sería la guerra en el frente oriental la que se revelaría, con mucho, el mayor obstáculo al autoproclamado Reich de los Mil Años. Pero la historia de cómo la Wehrmacht fue derrotada por los ejércitos angloamericanos en el norte de África merece la pena ser incluida —aunque solo sea a modo de comparación y referencia— en nuestro análisis de lo que ocurrió cuando se realizaron campañas ofensivas rápidas contra grandes potencias que poseían las ventajas de la geografía, la producción, un armamento cada vez mejor y un personal de planificación superior. Antes de examinar las batallas, de mucho mayor envergadura, que barrieron el frente oriental —Stalingrado, Kursk y la Operación Bagratión—, resultará útil empezar por Túnez y su pequeña población costera de El Alamein.

GUERRA RELÁMPAGO EN EL DESIERTO

El primer lugar donde esta particular forma alemana de guerra móvil se vio detenida fue a unos ochenta kilómetros al oeste de El Cairo, entre los riscos y barrancos que se extendían directamente hacia el sur desde El Alamein, hasta llegar a las traicioneras dunas de la depresión de Qattara.[9] A diferencia de los vastos y llanos campos de trigo de Ucrania, existía de hecho un estrecho corredor, de solo ochenta kilómetros de ancho, entre el Mediterráneo y Qattara. Aparte de las unidades especialmente equipadas del Grupo del Desierto de Largo Alcance (LRDG, por sus siglas en inglés) del ejército británico, nada podía operar a través de las finas y cambiantes arenas del

sur; los tanques, los camiones y la artillería de Rommel serían engullidos con tanta certeza como lo fueron los carros y la infantería pesada del rey persa que había intentado marchar a través de aquellas mismas arenas seis siglos antes del nacimiento de Jesucristo. Así, si el Afrika Korps, a instancias de Hitler, había de tomar Alejandría y luego El Cairo, solo podía hacerlo abriéndose paso por aquel cuello de botella, relativamente estrecho, situado al sur de El Alamein. Nadie era más consciente de ello que el propio Rommel, además del nuevo comandante del VIII Ejército británico, el general Bernard Montgomery, que había asumido su puesto a mediados de agosto de 1942. La agresión y la movilidad se enfrentarían a la cautela y la imperturbabilidad. Pero este sería un caso en el que la geografía desempeñaría un importante papel en favor de lo último, siempre que las defensas británicas fueran lo bastante fuertes.

Durante los dos años previos de conflicto a lo largo del extenso litoral norteafricano, que habían comenzado en septiembre de 1940, los británicos no habían tenido esa fuerza. Los grandes ejércitos de Mussolini en Cirenaica habían hecho un primer avance hacia Egipto, aunque más bien lento; no había sido precisamente un ataque relámpago. En cambio, el contraataque del VIII Ejército en diciembre, utilizando sus unidades acorazadas más rápidas contra un ejército italiano mucho más grande y lento, pareció ratificar las doctrinas de Fuller y Liddell Hart, si bien luego, de manera decepcionante, se fue quedando en nada conforme se iba alejando de su punto de partida. Hubo numerosos avances y retiradas militares posteriores en este escenario bélico concreto —algunas poblaciones costeras como Sidi Barrani cambiaron de manos media docena de veces—, lo que sugiere que en esta etapa ninguno de los bandos tenía capacidad para sostener una ofensiva prolongada. Así, nada decisivo ocurrió hasta la llegada del Afrika Korps de Rommel a principios de 1941 para reforzar la posición italiana. La presencia de Rommel imprimió un nuevo ritmo a los avances y retiradas. El que fuera un joven prometedor y agresivo, oficial en Caporetto en 1917, y luego el brillante jefe de la 7.ª División Panzer en la derrota de Francia en 1940, no estaba interesado en tener inmóviles a sus tropas. Desde luego, él y su comandante de cuerpo de la Luftwaffe necesitaban tiempo para establecer bases y recibir sus tanques, camiones y aviones, pero no tardarían en estar listos.

Mientras tanto el conflicto continuaba, afectado por numerosas consideraciones, como la decisión de Churchill en 1941 de desviar a la mayor parte del VIII Ejército para luchar en Grecia y Creta, y luego la dolorosa retirada de este. También se veía constantemente afectado por qué bando recibía nuevos refuerzos de infantería, tanques, camiones —de crucial importancia—, artillería y aviones.[10] El combate vino determinado en términos generales por el valor que los dos grandes líderes de la guerra le dieron a esta campaña. Para Hitler, sin duda era importante como un medio para mantener a Italia en la guerra e inmovilizar a los británicos en Oriente Próximo, pero no era comparable a la titánica lucha contra la Unión Soviética; para Churchill,

en esta fase del conflicto, era el único escenario de guerra terrestre y aérea en el que las maltrechas fuerzas de la Commonwealth podrían reagruparse, proseguir la lucha y recuperar su orgullo.

En el verano de 1942, y a raíz de tales consideraciones, cada bando había ido colocando cada vez más piezas en el tablero del norte de África. Teniendo en cuenta el panorama global de la guerra en ese momento, resulta sorprendente que el alto mando alemán pudiera seguir abasteciendo a Rommel decualesquiera tropas y unidades acorazadas adicionales, y asimismo no deja de ser impresionante que por entonces algunas de las mejores divisiones y regimientos italianos, incluidos los Ariete, Bersaglieri y Folgore, estuvieran entrenándose y luchando al mismo nivel que la Wehrmacht.[11] Sin embargo, en esta fase Churchill estaba apostándolo casi todo a una victoria en el norte de África, incluso si ello implicaba enviar solo unos refuerzos limitados al Sudeste Asiático y dejar el escenario bélico de Birmania esencialmente inactivo. Ahora, cuando los convoyes aliados doblaban el cabo de Buena Esperanza y penetraban en el océano Índico, era mucho más probable que los transportes de tropas y navíos mercantes cargados de tanques, aviones de combate desmontados, camiones, jeeps y demás se dirigieran al mar Rojo que al golfo de Bengala.

La batalla culminante por Egipto no se inició la clara noche de luna llena del 23 de octubre de 1942, cuando la artillería del VIII Ejército abrió fuego en dirección a la línea de divisiones alemanas e italianas apostadas a solo unos kilómetros al oeste. El tan elogiado combate que llegaría a formar parte de la leyenda y la memoria colectiva británicas fue en realidad la tercera fase de un prolongado choque que comenzó cuando Rommel, a instancias de Hitler, inició un avance a mediados del verano para poner fin al control británico de El Cairo y, potencialmente, de casi todo el resto de Oriente Próximo. Napoleón había intentado lo mismo un siglo y medio antes, pero su aventura había resultado ser demasiado vulnerable en el mar, y, por ende, ante la flota de guerra de Nelson. Esta vez los invasores de Egipto venían por tierra; pero también ellos eran vulnerables.

La escaramuza preliminar, la denominada primera batalla de El Alamein, se prolongó durante todo julio de 1942 y fue notable en varios aspectos. Los Panzer y la infantería alemanes conservaron la supremacía en el campo de batalla, incluso cuando las probabilidades en contra se multiplicaron. Poco antes, el Afrika Korps había causado serios daños a una fuerza británica mucho más numerosa en las inmediaciones de Tobruk, había retrocedido hacia el oeste y tomado la ciudad (para inmensa cólera y frustración de Churchill), había rechazado el contraataque del VIII Ejército, al que había expulsado al desierto, y luego había seguido su imparable avance hacia el este, con solo un número muy reducido de tanques. Era una muy buena muestra de guerra relámpago, quizá tan impresionante como las ofensivas de Guderian en Francia en mayo de 1940, y resulta notable que la aviación alemana siguiera desempeñando un papel relevante, ayudando a paralizar el sistema nervioso del enemigo y a sembrar la confusión entre sus defensas. Las tropas de avanzada de

Rommel alcanzaron de hecho algunas posiciones defensivas británicas al oeste de El Cairo antes de que muchos de los batallones sudafricanos, neozelandeses y británicos, ahora exhaustos, lograran con dificultad llegar a reunirse con el VIII Ejército. Pero también las fuerzas alemanas estaban extenuadas, y el cauteloso general británico Claude Auchinleck se alegró de no tener que retroceder y de poder incorporar fuerzas nuevas a la posición. El 3-4 de julio de 1942, cuando su dinámico jefe (aunque en aquel momento gravemente enfermo) lo instó a avanzar de nuevo, el Afrika Korps de Rommel disponía solo de 26 tanques apropiados para la operación. Aquella tarde (el 4 de julio), en una de las cartas más reveladoras que enviaría a su esposa, el mariscal de campo escribió: «Las cosas, lamentablemente, no van como nos gustaría. La resistencia es demasiado grande, y nuestra fuerza se ha agotado».[12] Como siempre, el combustible era terriblemente escaso, obstaculizando una y otra vez la movilidad de sus Panzer. Por si ello fuera poco, los escuadrones de la Luftwaffe se estaban desplazando al frente oriental, en un magnífico ejemplo de la locura que representaba tratar de combatir al enemigo en tres escenarios a la vez.

«La resistencia es demasiado grande, y nuestra fuerza se ha agotado.» He aquí la clave de esta historia. Todas las guerras relámpago estallan rápidamente en el cielo, en el mar y en las grandes extensiones que hay más allá de este, pero luego empiezan a perder su concentración, su densidad, su poder; es una mera cuestión de física. El hecho era que las unidades del Afrika Korps —ya desesperadamente dispersas— empezaban a encontrarse con demasiada oposición, un número cada vez mayor de brigadas de la propia Gran Bretaña, de Australia y Nueva Zelanda, de divisiones indias, de Sudáfrica y demás; cada vez más aviones tácticos aliados; cada vez mayor número de los vitales cañones medios y pesados y obuses de la artillería británica, que por fin estaba desarrollando plenamente sus capacidades.[13] Muy pocas —si es que alguna— de aquellas nuevas unidades aliadas de infantería acorazada tenían el carácter extremadamente móvil y explosivamente eficaz siquiera de un reducido batallón alemán; pero simplemente había demasiadas de ellas, y estaban demasiado bien equipadas, para poderlas despachar. Ciertamente, las divisiones de la Commonwealth sufrirían terribles derrotas y pérdidas, en condiciones que todavía hoy parecen tremendamente adversas. Pero no se desmoronarían, y eso es lo que hace que la segunda batalla de esta trilogía resulte aún más interesante, y más sugerente.

Esta se produjo en torno a una larga cresta montañosa llamada Alam el Halfa, que se extendía por el desierto al sur y el este de El Alamein. La región costera estaba tan densamente cubierta de minas, trampas antitanque y tropas reforzadas y bien atrincheradas, que Rommel consideró que solo podía atacar a través de la sección sur de las defensas aliadas. Llevó a cabo el ataque, pero sus unidades se vieron entorpecidas primero por extensos y densos campos de minas —a menudo un comandante atacante necesitaba cierto tiempo para descubrir que lo que parecía territorio abierto estaba en realidad densamente minado—, y luego por la simple magnitud de la resistencia. El recién designado Montgomery tuvo la satisfacción de

ordenar el avance de más brigadas hacia las líneas de Alam el Halfa, mientras Rommel veía como sus fuerzas, mucho más reducidas, estaban cada vez más cerca de quedarse sin combustible, un destino común a muchos ejércitos alemanes y japoneses (irónicamente, la frustración experimentada por ambos países antes de la guerra por carecer del petróleo suficiente para ser grandes potencias realmente independientes se vería repetidamente confirmada en sus campañas).[np25] Finalmente, a primeros de septiembre, Rommel emprendió la retirada hacia el oeste. Los ingleses, para sorpresa de algunos generales alemanes, decidieron deliberadamente no seguirle. Como observa Liddell Hart, esta batalla «no solo la ganó el bando defensivo, sino que se decidió mediante la pura defensa, sin la menor contraofensiva, o siquiera la menor tentativa seria de desarrollar una contraofensiva».[14] Ya llegaría el momento de ello.

Hay un importante aspecto técnico-militar sobre el que reflexionar aquí, especialmente cuando se considera el destino de la guerra acorazada ofensiva alemana durante el resto de la guerra. Todas las evidencias sugieren que los fulminantes ataques de los tanques del Afrika Korps de Rommel se vieron entorpecidos no tanto por los tanques (Matilda, Grant y Sherman) o la infantería regular británicos como por dos herramientas de combate mucho menos románticas: por un lado, hectáreas y hectáreas de campos de minas; por otro, batallones antitanque especializados que desplegaron un gran número de piezas de artillería y bazucas. La mina terrestre —considerada hoy en día por muchos una de las armas de guerra más perversas— poseía, en relación con su pequeño tamaño, una capacidad extraordinaria para detener un ataque acorazado rápido del enemigo, o, cuando menos, para obligarlo a pensárselo dos veces.[15] O bien el atacante se dedicaba a limpiar un campo de minas que podía llegar a tener hasta casi diez kilómetros de extensión, o bien se veía obligado a pasar forzosamente por corredores desprovistos de minas, pero llenos de batallones antitanque fuertemente atrincherados no solo frente al avance de los Panzer, sino también en ambos flancos, desde donde rompían las orugas y penetraban en los costados, menos resistentes, de los blindados.

La poco atractiva mina terrestre, relativamente barata de producir, se convertiría, pues, en un elemento determinante de la evolución y el resultado de la guerra acorazada móvil en la segunda batalla de El Alamein. Los campos densamente sembrados de minas no solamente vinieron a limitar todavía más la libertad de maniobra de ambos ejércitos, sino que, al tener a sus unidades de zapadores especializados enterrando centenares de miles de minas delante de sus posiciones defensivas, por ejemplo, Auchinleck y Montgomery pudieron reducir todavía más la brecha operativa entre la depresión de Qattara y la costa mediterránea. Cuando las fuerzas alemanas trataron de encontrar un camino entre las minas —en realidad, tuvieron que hacerlo—, los defensores pudieron disponer del tiempo suficiente para reforzar la sección amenazada del frente. Sin embargo, el VIII Ejército se enfrentaría a ese mismo problema cuando pasara a la ofensiva como había hecho el Afrika Korps, ya que Rommel entendía muy bien el valor de las minas (lo veremos de nuevo

al tratar de su supervisión del Muro Atlántico en 1944), y también tenía un vasto número de ellas enterradas bajo las arenas del norte de África.[np26]

En comparación con las grandes batallas libradas en el Pacífico, en el noroeste de Europa y en el frente oriental, esta campaña entre las fuerzas alemanas y las del imperio británico en el litoral norteafricano fue de pequeña escala. Sin embargo, representó un magnífico banco de pruebas para que los innovadores de los aliados occidentales probaran nuevas formas de debilitar la potencia militar alemana en tierra. Así, por ejemplo, los dos dispositivos de los aliados más comúnmente asociados a la labor de limpieza de minas —el tanque «batidor» (en inglés *flail*, literalmente «mayal» o «mangual»), uno de los numerosos artefactos del inventario de trucos del general Percy Hobart (véase el capítulo 4), y el detector de minas acústico portátil, concebido por el extraordinario polaco Józef Kosacki y regalado al ejército británico— fueron ambos productos de este campo de batalla en concreto.[16] A los posteriores ejércitos de todo el mundo les parecería absurdo no disponer de detectores de minas en su arsenal, del mismo modo que les parecería ridículo luchar sin un radar avanzado o sin máquinas de descifre. Como muchas de las otras novedosas armas aliadas examinadas en este libro, también esta comenzó como un pequeño experimento. En su vida anterior Kosacki había sido ingeniero, y después de la guerra se convertiría en profesor de tecnología e ingeniería; pero en 1942 era teniente y técnico especializado en el ejército anglopolaco, y deseaba fervientemente mostrar su gratitud a Gran Bretaña. Todas estas piezas encajaron, y el detector de minas apareció justo a tiempo para ser utilizado por los zapadores de Montgomery cuando el VIII Ejército tomó por fin la ofensiva.

Dados los masivos refuerzos de tanques, camiones, artillería y aviones que los aliados estaban enviando al escenario bélico de Oriente Próximo, El Alamein probablemente representaba la última oportunidad para Rommel (y Hitler) de vencer a las fuerzas encabezadas por los británicos, la última oportunidad de tomar El Cairo y el canal de Suez, ambos de enorme importancia tanto estratégica como simbólica. La retirada de la flota mediterránea británica hacia el este en septiembre de 1942 y el hecho de que los británicos quemaran archivos confidenciales en su cuartel general en Oriente Próximo, en El Cairo (una reminiscencia del Quai d'Orsay en mayo de 1940), nos recuerda que las autoridades consideraron posible un avance alemán. Pero aunque no se produjera una completa victoria alemana, un ataque intenso podía resultar lo suficientemente destructivo para las fuerzas de Montgomery como para que Rommel pasara a controlar el corredor entre la depresión de Qattara y El Alamein, volviéndolo infranqueable durante mucho tiempo. Este combate representaba también la mejor oportunidad para Montgomery (y Churchill) de demostrar que las fuerzas de la Commonwealth podían aplastar a los Panzer y la infantería alemanes en el campo de batalla, no de manera defensiva como en Alam el Halfa, sino de una forma constante, haciéndolos retroceder una y otra vez, acosándolos y sorteando los intentos de bloqueo, haciendo cada vez más prisioneros y

empujando a alemanes e italianos hacia los ejércitos de Eisenhower, en el otro extremo de la costa norteafricana.

Para empezar, el terreno en torno a El Alamein favorecía a los cautelosos ejércitos británicos. De hecho, al examinar la historia de las guerras territoriales producidas entre 1940 y mediados de 1942, un analista militar podría argumentar que esta configuración topográfica era la única donde los ejércitos de la Commonwealth tenían una posibilidad real de derrotar a sus homólogos alemanes, más experimentados. La otra carta ganadora con que contaba Montgomery era la mera superioridad numérica, y no solo en fuerzas de primera línea, sino también en combustible y otras provisiones, así como en su dominio casi total del aire. En esta fase la fortaleza de la Luftwaffe se hallaba muy mermada, mientras que a las bases egipcias llegaban a raudales escuadrones de aviones tácticos británicos y estadounidenses. Los 96 escuadrones de los que disponía el comandante en jefe del aire, sir Arthur Tedder (unos 1.500 aviones), en todo Oriente Próximo no solo constituían una flota aérea mucho más grande y moderna que los escasos 350 aviones italianos y alemanes que se enfrentaban a ellos, sino que en conjunto tenían también un potencial de ataque mucho mayor. Los bombarderos de alcance medio con base en los alrededores de El Cairo vinieron a unirse a los aviones con base en Malta para reducir considerablemente el aprovisionamiento del Eje en todo el Mediterráneo; los famosos submarinos de la clase U de la marina británica (con base asimismo en las grandes grutas de los puertos malteses) también causaron estragos. Los barcos mercantes italianos que superaban esos bloqueos eran después terriblemente vulnerables a los ataques a baja altitud mientras descargaban en el puerto. Las líneas de aprovisionamiento del Eje a lo largo de la estrecha carretera de la costa eran atacadas con frecuencia —los camiones y los automóviles en los que viajaban oficiales de alto rango eran el objetivo favorito—, mientras que el propio Rommel mostraba una asombrosa falta de interés en la logística militar y las limitaciones de aprovisionamiento.

Gracias a la mejora en las comunicaciones de radio de onda corta, las unidades del VIII Ejército destacadas en el frente podían pedir a los escuadrones de cazabombarderos que realizaran ataques directos sobre Panzer, divisiones motorizadas y grupos de tropas enemigos concretos. Si bien las pérdidas de aviones por fuego antiaéreo eran elevadas, constantemente llegaban reemplazos. Y lo más importante de todo: la potencia aérea táctica de la RAF, tan miserable o inexistente en los tres primeros años de la guerra, estaba alcanzando la mayoría de edad. El vicemariscal del aire G. G. Dawson estaba transformando el hasta entonces lamentable historial de la fuerza aérea en cuanto a reparaciones y mantenimiento; pero, sobre todo, las doctrinas aéreas tácticas coordinadas desarrolladas por la Fuerza Aérea del Desierto Occidental, al mando del mariscal del aire Arthur Coningham —con un mando central unido por radar y radio tanto al cuartel general del ejército como a los escuadrones atacantes—, se revelaron tan claramente eficaces que se

convertirían en la práctica rutinaria para las posteriores operaciones tanto en Sicilia como en Normandía.[17]

Bajo este paraguas aéreo, consciente de que todas las semanas llegaban nuevos refuerzos por el canal de Suez, y tras haberse resistido a las exigencias de acción de Churchill hasta estar totalmente preparado, el 23 de octubre de 1942 Montgomery desató una lluvia de proyectiles disparados por más de mil cañones. Si es verdad que, como reconocerían la mayoría de los expertos, la artillería fue la reina del campo de batalla durante los combates de desgate que caracterizarían la segunda mitad de la guerra, entonces la ventaja de los aliados en número y en potencia de fuego era casi tan grande como su superioridad aérea (concretamente, 2.300 piezas de artillería británicas frente a 1.350 del Eje, de las que 850 eran cañones italianos muy débiles). Asimismo, los regimientos de artilleros del VIII Ejército estaban por fin concentrados en fuertes grupos en lugar de hallarse dispersos por todo el frente. El reforzado y variado ejército de Montgomery (divisiones o brigadas británicas, australianas, neozelandesas, sudafricanas, indias, polacas y de la Francia Libre) podía desplegar tres veces más soldados que las tropas conjuntas germanoitalianas de Rommel, y su fuerza de tanques, con más de 1.200 vehículos, incluidos 500 de los más potentes Sherman y Grant, superaba de lejos a los regimientos acorazados germanoitalianos en potencia de fuego, autonomía y blindaje. Sin embargo, la extensión de los campos de minas alemanes vino a ralentizar enormemente las cosas, y el concienzudo esfuerzo del VIII Ejército para limpiarlas proporcionó a Rommel buenas pistas acerca de dónde colocar sus secciones antitanques armadas con cañones de 88 mm, relativamente escasos pero tremendamente eficaces.

Esta vez la implacable presión de Montgomery hizo que las líneas del Eje se combaran bajo su peso; cada vez más tanques británicos quedaban fuera de combate por las minas, los bazucas y los cañones alemanes de 88 mm, con una proporción de pérdidas de cuatro a uno; pero seguían viniendo más, de modo que podían soportar sus bajas más fácilmente. Los tanques italianos fueron liquidados; los alemanes, más ligeros, quedaron rápidamente destruidos; la lluvia de proyectiles continuó, y los ataques aéreos diurnos se intensificaron. Al final de las épicas batallas del 2 de noviembre, durante las cuales los británicos vieron como casi 200 de sus tanques quedaban destruidos o inutilizados, todavía contaban con otros 600 más; Rommel tenía solo 30. Entonces dio inicio la retirada alemana, a menudo dejando atrás a un gran número de fuerzas italianas, menos móviles. La disciplina del Afrika Korps durante los días siguientes, al desplegar retaguardias de vigilancia dispuestas a luchar a brazo partido mientras escapaban el grueso de sus unidades de transporte, no puede por menos que suscitar admiración, pero el hecho era que los alemanes habían perdido la batalla más decisiva por el norte de África.[18]

Durante la noche del 7 de noviembre, mientras Rommel aprovechaba las lluvias torrenciales para cubrir su retirada hacia el oeste desde la posición costera de Mersa Matruh, llegaba un masivo contingente de fuerzas de invasión aliadas desde las costas

marroquí y argelina para poner en marcha la Operación Antorcha. En ese sentido amplio, las fuerzas germanoitalianas desplegadas en el norte de África se hallaban ahora atrapadas en un gigantesco movimiento de tenaza, con las fuerzas de Eisenhower empujando a los defensores al este y las divisiones de Montgomery forzándolos a retroceder hacia el oeste hasta que terminaron rodeados en Túnez a principios de 1943. Así fue como terminó la guerra relámpago alemana, al menos en el escenario mediterráneo.

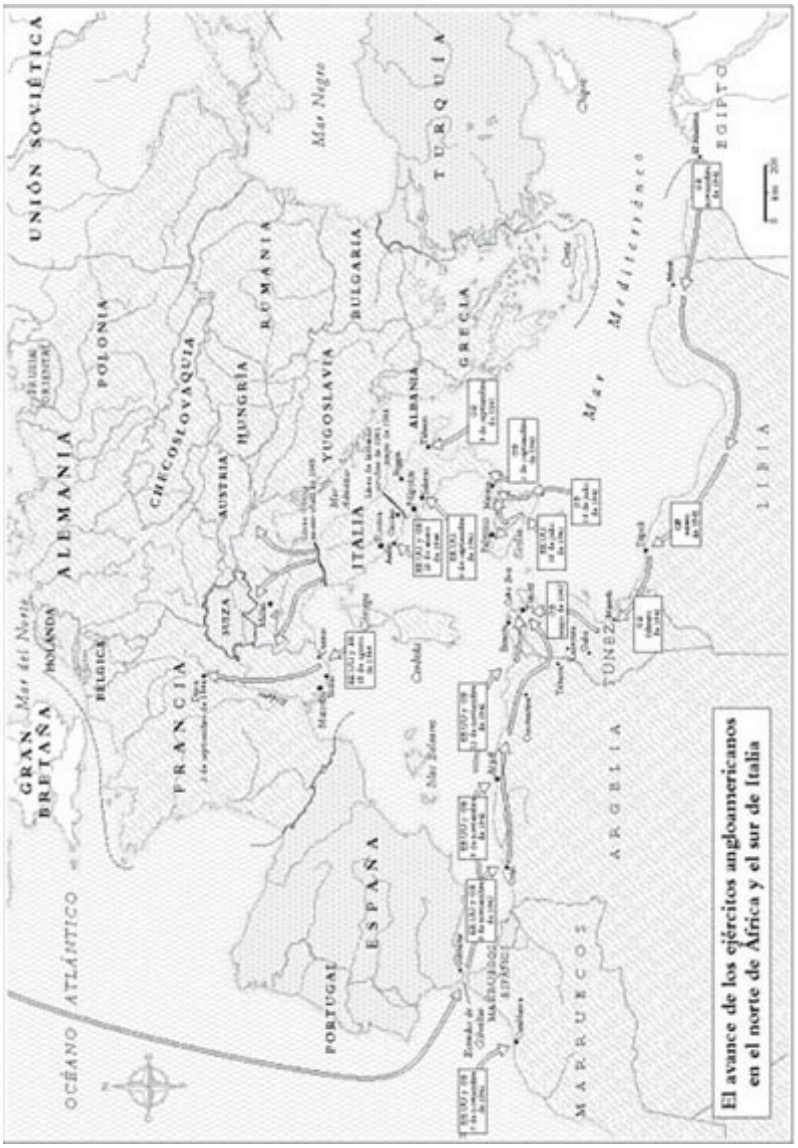
Pero la Wehrmacht siguió luchando. Parte de la razón por la que el VIII Ejército británico solo decidió seguir prudentemente —en lugar de perseguir con ahínco— la retirada del Afrika Korps a lo largo de la familiar ruta de Sidi Barrani a Tobruk y Bengasi era que las reducidas cohortes de Rommel podían de repente darse la vuelta y atacar, o establecerse en posiciones previamente preparadas desde las que podían dar un serio correctivo a las fuerzas de la Commonwealth. Luego Rommel se retiraría un poco más, justo cuando los mandos aliados mandaban traer numerosas fuerzas aéreas y acorazadas para atacar a una fuerza alemana que ya no estaba allí. Quizá los mandos británicos y estadounidenses (o la mayor parte de ellos) les tenían demasiado respeto a los alemanes, pero la experiencia mostraba que había buenas razones para ello.

Quizá los alemanes podrían haber retrasado significativamente lo que posteriormente se daría en llamar «el desalojo de África» si Hitler le hubiera dado antes a Rommel las divisiones que este había pedido tardíamente en Túnez al tener noticia de los desembarcos de la Operación Antorcha, o si Rommel se hubiera visto liberado de las complicaciones de estar formalmente bajo el mando italiano y de la rivalidad de su colega, el general Hans-Jürgen von Arnim, en los últimos meses.[19] Es cierto que la enorme superioridad aérea, terrestre y marítima aliada hacía que el resultado en el norte de África fuera casi inevitable, pero si la derrota alemana se hubiera producido mucho después, ello podría haber tenido serias repercusiones en los planes de invasión de Sicilia e Italia, y posiblemente podría haber provocado un resurgimiento de los desacuerdos angloamericanos con respecto a cuándo abrir el segundo frente en Francia. Por entonces, las erráticas intervenciones del Führer (tolerando la rivalidad entre Arnim y Rommel, escatimando los refuerzos y enviando unidades para impedir una invasión aliada de Grecia) estaban proporcionando inesperadas ventajas a los aliados.

Cuando los aliados occidentales avanzaran por el sur de Europa, el rendimiento militar alemán sobre el terreno seguiría siendo impresionante (véase el capítulo 4). El mando alemán decidió no responder a los masivos desembarcos aliados en el sur de Sicilia, pero resistió en las montañas del nordeste de la isla ante los repetidos asaltos de las fuerzas de Patton. Cuando llegó el momento de irse, cruzaron con rapidez el estrecho de Mesina, pero también decidieron no permanecer en la vulnerable «punta de la bota» de Italia, donde podían ser sorprendidos por los flancos; por el contrario, se retiraron más al norte, la mejor opción para resistir. Mientras, el capacitado

Kesselring, tras convencer a un dubitativo Hitler de que tal estrategia era factible, preparaba sucesivas líneas de defensa entre el Mediterráneo y la costa adriática, recorriendo de abajo arriba toda la larga, rocosa y difícil península Itálica. Cuando los ejércitos angloamericanos trataron de decantar la balanza desembarcando detrás del frente, la respuesta alemana (Salerno, Anzio) fue feroz. Todas aquellas contraofensivas de la Wehrmacht solo podían contenerse con una abrumadora cantidad de fuerzas aliadas: el control total del aire, el empleo masivo del fuego de artillería de acorazados y cruceros, y la introducción de cada vez más divisiones del ejército. En las batallas de Italia hubo más víctimas aliadas que en ninguna otra campaña del frente occidental.[20]

Entorpecidas por las escasas líneas de suministro, la exigua información de inteligencia, la pérdida de apoyo aéreo y el constante daño infligido por las obsesiones e injerencias de Hitler, las divisiones de la Wehrmacht en el frente italiano y, más tarde, en los frentes del noroeste europeo mostraron una gran resistencia hasta el mismo final de la guerra. La tenacidad y la eficacia operativa de un aguerrido regimiento o división del ejército alemán no tuvieron parangón en la Segunda Guerra Mundial. Solo la superioridad numérica podía vencerles. Hace unos años, el experto militar estadounidense Trevor Dupuy intentó realizar un análisis sistemático de todos los grandes combates producidos en los campos de batalla entre unidades de los ejércitos alemán, británico y estadounidense durante las campañas del norte de África, Italia y el noroeste de Europa. División por división, y sin demasiadas excepciones, las unidades alemanas mostraron en general una superioridad del 20 al 30 por ciento en el combate (aunque esa cifra incluso puede ser demasiado generosa para con los ejércitos occidentales).[21]



EL AVANCE DE LOS EJÉRCITOS ANGLOAMERICANOS EN EL NORTE DE ÁFRICA Y EL SUR DE ITALIA

Las fuerzas terrestres del imperio británico y de Estados Unidos empezaron a hacer retroceder a la Wehrmacht mediante sendas ofensivas lanzadas desde cada uno de los extremos de la larga costa norteafricana. Tras esas victorias pasaron a Sicilia, y luego a todo el territorio italiano.

Sin embargo, el argumento de la «superioridad numérica» no basta por sí solo. A finales de 1943, los británicos estaban introduciendo en la batalla del norte de África un notable número de mejoras en sus fuerzas: un radar superior, un descifre superior, una orquestación mucho mejor de la potencia aérea táctica, una coordinación mucho mejor entre el ejército y la RAF, una serie de heterodoxas unidades de fuerzas especiales (los alemanes y los italianos carecían por completo de ellas), aviones más potentes y más versátiles, tanques batidores y detectores de minas acústicos, y, por encima de todo, un sistema de mando y control integrado mucho mejor que en la época de los desastres de Creta y Tobruk. Por fin lo habían resuelto, y Montgomery y

su equipo de propaganda fueron los beneficiarios de una gran cantidad de trabajo y de profunda reflexión. Ya antes de la épica lucha que se libraría en los páramos de Rusia, parecía que era posible hacer frente a la guerra relámpago alemana mediante la superioridad numérica, posicionada en profundidad; pero aquella superioridad también requería un armamento más avanzado y una organización superior. Al ejército británico y a la RAF les había costado mucho tiempo lograrlo, y el alivio de Churchill fue enorme.

CHOQUE DE GIGANTES

La guerra que entre 1941 y 1945 asoló las extensas regiones occidentales de la Unión Soviética —la Gran Guerra Patriótica u *Ostfeldzug*, según el bando— fue, según se afirma en una prestigiosa enciclopedia, «el mayor escenario bélico de la historia»:

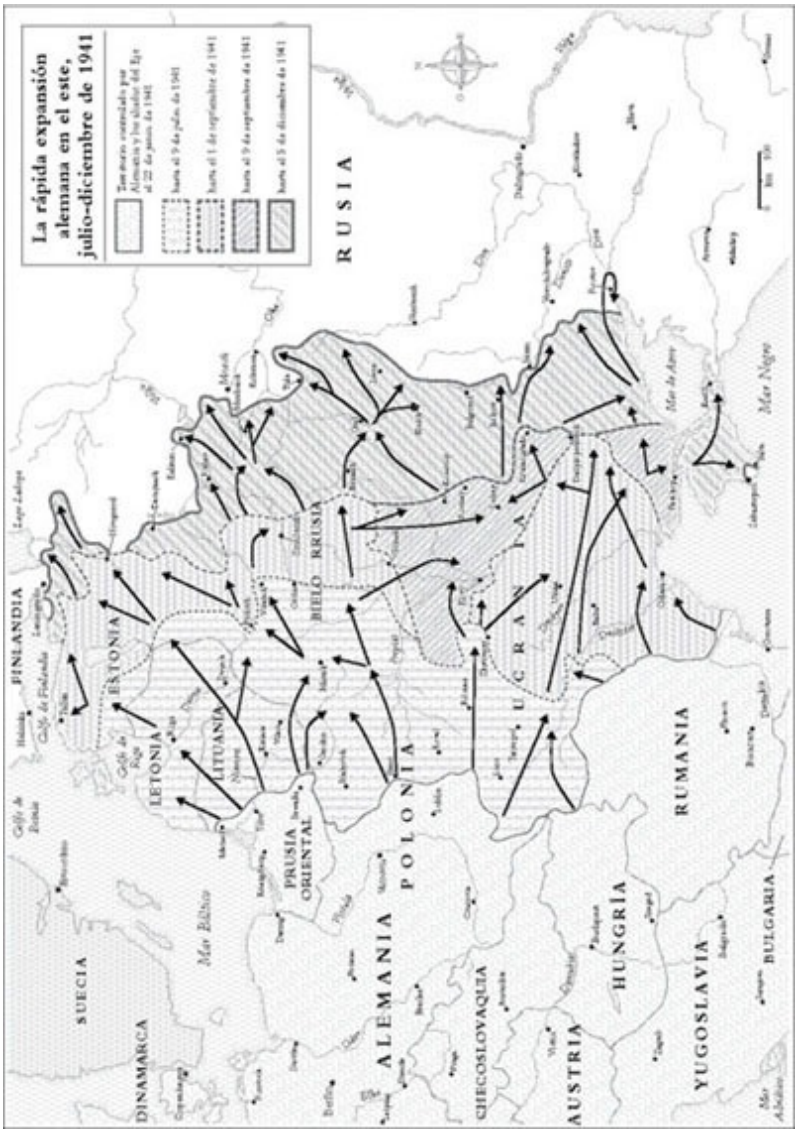
> [La lucha se] caracterizó por una ferocidad sin precedentes, una destrucción a gran escala, deportaciones masivas y una inmensa pérdida de vidas debida, según los casos, a los combates, el hambre, el frío, la enfermedad y las matanzas. El frente oriental, como emplazamiento de casi todos los campos de exterminio, las marchas de la muerte, los guetos y la mayoría de los pogromos, desempeñó un papel central en el Holocausto. De las aproximadamente setenta millones de muertes atribuidas a la Segunda Guerra Mundial, más de treinta millones, muchas de ellas de civiles, se produjeron en el frente oriental. El frente oriental fue decisivo a la hora de determinar el resultado de la Segunda Guerra Mundial, siendo a la larga la principal razón de la derrota de Alemania.[22]

Dada esta imagen de conflicto colosal y esfuerzo militar gigantesco, el lector bien puede preguntarse qué papel pudieron desempeñar aquí los solucionadores de problemas, los científicos, ingenieros y organizadores, los intermediarios. Dicho papel resulta manifiestamente crucial una vez que se empiezan a pelar las capas de explicaciones relativas a cómo la URSS derrotó a la todopoderosa maquinaria de guerra nazi, y en la segunda mitad de este capítulo trataremos de explicar el porqué. Sin embargo, ello no equivale a negar que fue en la guerra rusoalemana de 1941-1945 donde la fuerza bruta se mostró en su versión más extrema, y que esta proporciona una fácil explicación de por qué perdió la Wehrmacht.

Esta lucha fue única en su grandiosa combinación del poder destructivo mecanizado con la forma de guerra característica de las hordas asiáticas. La lucha existencial entre teutones y eslavos se vio ahora entrelazada con una competición tecnológica cada vez más compleja y siempre cambiante. Lejos de ser ya meramente un choque entre tecnologías militares más o menos iguales, como las de caballeros, piqueros y arqueros, todas ellas en las mismas fases de desarrollo, la *Ostfeldzug* fue una lucha entre dos sistemas infinitamente más complejos. Ambos contendientes rebuscaron entre sus avanzados recursos tecnológicos y productivos para sacar armas nuevas o mejoradas que, esperaban, barrerían al enemigo. Y cuando cada uno de ellos llevaba su nuevo armamento al frente, lo acompañaba de unos cuantos millones de

hombres más para manejarlo.

Considérense las cifras involucradas en la campaña inicial de la Operación Barbarroja y cómo esta se libró desde junio de 1941 hasta la primavera y el verano del año siguiente. Sin contar la significativa incorporación de unidades militares de países satélite y de voluntarios de Hungría, Rumania, Italia y Finlandia, el alto mando alemán (OKW) envió al este alrededor de 110 divisiones, entre ellas 14 divisiones rápidas Panzer, en la que sería la mayor invasión de todos los tiempos; otras divisiones adicionales aguardaban detrás su turno para luchar. Las sucesivas operaciones de cerco mostraron que la guerra relámpago podía funcionar incluso en campos de batalla en expansión; la fuerza aérea defensora fue aplastada en tierra, las líneas más avanzadas cedieron bajo el fuego de la artillería pesada y el ataque de la infantería, y luego los ejércitos Panzer avanzaron por dos puntos ampliamente separados, se dirigieron el uno hacia el otro y cerraron el círculo. Cuando cayó Smolensk a primeros de agosto, 310.000 soldados soviéticos fueron capturados; la toma de Kiev, a mediados de septiembre, produjo un botín de nada menos que 600.000 prisioneros, 2.500 tanques y 1.000 cañones, y la denominada «bolsa de Viazma», que resistía al oeste de Moscú, se derrumbó a mediados de octubre con la rendición de 670.000 efectivos, junto con 1.000 tanques y 4.000 cañones.[23]



LA RÁPIDA EXPANSIÓN ALEMANA EN EL ESTE, JULIO-DICIEMBRE DE 1941

Pero ¿acaso los alemanes llegaron demasiado lejos?

¿Qué podía parar esta constante oleada de ataques, matanzas y rendiciones?

Pues, ante todo, el clima. En los meses de verano de 1941 el ataque alemán adoptó su forma habitual: la Luftwaffe destruyó los desprevenidos escuadrones de la Fuerza Aérea Roja en tierra, y luego pasó a ayudar a los Panzer ametrallando y bombardeando a las tropas enemigas; las columnas acorazadas se abrieron paso a través del desconcertado enemigo, juntándose para rodearlo (y forzar su rendición), y luego, reforzadas por nuevos aprovisionamientos de combustible y municiones, siguieron avanzando hacia el este. Pero en octubre y noviembre su velocidad ciertamente se había reducido. Sencillamente, no había nada que la guerra relámpago nazi pudiera hacer contra el barro del otoño, seguido de la llegada extraordinariamente temprana de las heladas extremas y la nieve; sería el invierno más frío, irónicamente, desde la invasión napoleónica de 1812, y con las tropas

alemanas todavía ataviadas con sus uniformes de verano. A finales de octubre, el Grupo de Ejércitos Sur se había quedado prácticamente sin combustible, los motores diésel no arrancaban, la artillería se había congelado, y los soldados sufrían mutilaciones debido a la congelación. Cuando llegó la primavera, las condiciones del terreno no hicieron sino empeorar debido al célebre fenómeno meteorológico característicamente ruso conocido como *rasputitsa*;la nieve de la superficie se había derretido, pero el agua resultante no podía drenarse porque el suelo que había debajo todavía estaba extremadamente congelado. El medio metro de suelo descongelado se convertía rápidamente en un lodazal en el que tanto los ejércitos alemanes como los soviéticos se hundirían cada primavera durante este gran conflicto. A unos ochocientos kilómetros de su punto de partida, con unas líneas de comunicación difíciles de mantener incluso con el mejor clima, puede decirse que la Wehrmacht estaba literalmente «empantanada».

La segunda razón por la que la Operación Barbarroja se quedó en nada fue simplemente que el Ejército Rojo se defendió; no bien, no hábilmente, no lo bastante como para devolver el ataque, pero sí lo suficiente para ralentizarlo. Los rusos quemaron sus graneros y puentes, destruyeron o envenenaron sus pozos, y se llevaron sus vacas y caballos del mismo modo que trasladaron sus fábricas; el enemigo no tendría nada. En tercer lugar, no tardarían en llevar más tropas al frente, ya fueran las nuevas divisiones organizadas a toda prisa o las experimentadas cohortes transferidas desde Extremo Oriente ahora que resultaba cada vez más evidente que los japoneses atacarían hacia el sur y no contra las distantes provincias del este de Rusia. Así pues, en diciembre de 1941 probablemente no había nada más espantoso para un soldado alemán que estar tendido en una trinchera, exhausto y medio congelado, al oeste de Moscú y de pronto divisar regimientos de fantasmas vestidos de blanco, las curtidas tropas del frente mongol, avanzando a través de los remolinos que formaba la nieve al caer.

En otras palabras, aunque la ganancia territorial de la Wehrmacht era inmensa —en diciembre había avanzado mil kilómetros—, esta no se había traducido en un dominio de la situación. Desde el primer combate hasta el último, los alemanes, tan superiores en sus capacidades táctico-operativas, parecían haber subestimado constantemente la fuerza del contrincante. En este sentido, la actuación de sus servicios de inteligencia solo puede calificarse de pésima, algo que es probable que suceda cuando un ejército considera primitivo a su enemigo, y ello a pesar de que se enfrentaban a un general como Gueorgui Zhúkov, que había infligido serios daños al ejército japonés de Kwantung en las disputas fronterizas ruso-japonesas acaecidas dos años antes. La inteligencia de señales no parece que ayudara, puesto que los soviéticos mantenían al mínimo los mensajes inalámbricos, y no había espías que les informaran de las numerosas divisiones nuevas que se estaban reclutando y entrenando mucho más allá de Moscú. Así, por muy fuerte que golpeara la Wehrmacht a las fuerzas defensivas en aquellos primeros meses, no habría un punto

final, una culminación, nada similar a la caída de Francia. Una entrada de mediados de agosto de 1941 del diario de Franz Halder, el jefe del estado mayor del ejército, refleja muy bien este dilema: «Subestimamos a Rusia: contábamos con que tenía 200 divisiones, pero por el momento ya hemos identificado a 360».[24] Aunque por entonces las divisiones soviéticas fueran de menor tamaño que sus equivalentes de la Wehrmacht, las cifras son impresionantes.

Esta fue la historia desde finales de 1942 hasta bien entrado 1943: los alemanes incrementaron sus esfuerzos para rodear y luego destruir al creciente número de ejércitos soviéticos, pero siempre sin éxito. Todo el lenguaje militar alemán relacionado con la penetración(*Durchbruck*) o el cerco(*Einkreisung*) sugiere que las líneas enemigas estaban débilmente defendidas o podían ser flanqueadas. Pero una posición defensiva de casi 1.800 kilómetros de largo y más de 300 de ancho, llena de puentes rotos, pozos envenenados, trampas y cosechas arruinadas —más un clima de calor en verano, fangales en otoño, nieves en invierno y de nuevo fangales en primavera—, no representaba precisamente un muro frágil y delgado. Tanto el carácter primitivo de las comunicaciones por carretera en Rusia como la resistencia de sus habitantes, acostumbrados desde siempre a la dureza de su existencia cotidiana, redundaban en perjuicio de los invasores.

Como en el escenario mediterráneo, las dificultades de la Wehrmacht se acentuaron aún más por las repetidas y desastrosas alteraciones de Hitler de los ejes del ataque tras la inicial tentativa fallida de tomar Moscú. Presuponiendo que en el norte el sitio de Leningrado (iniciado en septiembre de 1941) se prolongaría, aunque fuera en una permanente situación de punto muerto por la fanática resistencia de la ciudad, la principal disyuntiva estratégica para el alto mando alemán se daba entre un renovado avance hacia Moscú y una nueva ofensiva a lo largo del frente meridional hacia los yacimientos petrolíferos del Cáucaso. El debate entre los historiadores actuales en torno a las ventajas de una ofensiva alemana hacia la capital enemiga en comparación con un ataque más audaz y más amplio a través del Don y el Volga, es tan encarnizado como lo fueron los desacuerdos entre los generales alemanes en 1942; lo que no se cuestiona es que la subsiguiente directriz de Hitler según la cual debía haber tanto una ofensiva sobre Stalingradocomo un masivo avance hacia Bakú —esto es, dos ofensivas en el sur— fue tensar la cuerda de un modo desmesuradamente imprudente. Entre otras cosas, ¿cómo era posible mantener una línea fluida de aprovisionamiento de municiones entre, pongamos por caso, una fábrica de Leipzig y una remota ciudad del Cáucaso como Grozni? ¿Cómo proporcionar cobertura aérea a lo largo de toda esa ruta cuando la Luftwaffe estaba empezando a perder su crucial combate contra la RAF tanto en Europa occidental como en el norte de África y el Mediterráneo? Además, Alemania luchaba ahora contra una Stavka y un Stalin que habían recuperado el coraje y estaban poniendo las campañas en manos de generales profesionales, muchos de ellos bastante más jóvenes que sus homólogos alemanes.

Las sucesivas y cruciales campañas que constituyen el núcleo de la guerra entre Rusia y Alemania tuvieron lugar entre aproximadamente noviembre de 1942 y julio de 1944: Stalingrado, Járkov, Kursk, y luego el masivo avance hacia el oeste de la Operación Bagratión. La primera fue un baño de sangre y una batalla de agotamiento más de lo que lo había sido la lucha por Moscú. Stalingrado fue un duelo deliberadamente escogido entre dos púgiles muy agresivos; en consecuencia, los golpes y el dolor iban a ser importantes, como también lo fueron las posibilidades de alcanzar una gran victoria. Aunque pueden efectuarse varias comparaciones entre las batallas contemporáneas de Stalingrado y El Alamein, probablemente la diferencia más interesante no resida tanto en el tamaño de las fuerzas involucradas en cada bando como en la amplitud topográfica y, por ende, en las oportunidades operativas. La batalla de El Alamein, como hemos visto, se libró en un espacio muy restringido, en el que ningún bando podía atacar por los flancos. En cambio, la decisión de los dos combatientes de luchar a toda costa por Stalingrado a finales de 1942 no era muy distinta de la decisión de Francia y Alemania de librar una larga y sangrienta batalla por Verdún en 1917. En realidad no había que luchar en la propia ciudad, y podía realizarse una nueva apertura por cualquiera de los dos flancos, pero la mera resolución de ambos bandos de ganar aquella batalla no lo permitiría. En consecuencia, lo que se produjo fue un encuentro épico alrededor, a través, por encima y por debajo de Stalingrado.

Irónicamente, es posible que Stalingrado haya sido el mejor ejemplo de *Kesselschlacht* de la historia, con la salvedad de que se llevó a cabo contra el ejército alemán. Mientras las unidades avanzadas de la Wehrmacht luchaban para tomar las destartaladas fábricas y las calles de la parte occidental de la ciudad, llegaban gigantescos ejércitos soviéticos para atacar desde el norte y el sur, atrapando a todo el VI Ejército del general Paulus, amén de a muchas otras tropas. Esta fue también una batalla de voluntades intensamente personal. Hitler condujo a sus tropas hacia la simbólica ciudad; Stalin resistió el ataque y luego ejecutó una maniobra de embolsamiento. Inicialmente el VI Ejército había estado integrado por unos 300.000 hombres; el 31 de enero de 1943, para cólera de Hitler y contrariamente a sus órdenes directas, los 90.000 que quedaban se rindieron. Entonces los soviéticos avanzaron a través de Kursk y Járkov, aunque con lentitud, dando a la Wehrmacht la oportunidad de retirar a sus fuerzas del Cáucaso y, así, reagruparse. Por otra parte, la Stavka estaba demostrando tener una percepción mucho más sofisticada de cómo hacer un amago contra una posición enemiga y luego atacar oblicuamente el verdadero objetivo. Por algo Liddell Hart tendría especiales palabras de elogio para aquellos avances, que venían a confirmar su teoría de la «vía indirecta».[25]

No deja de ser asombroso que a comienzos de 1943 el ejército alemán pudiera lanzar de nuevo un importante ataque hacia el este, aprovechando la necesidad de los rusos de reagruparse después de una gran batalla ofensiva mientras esperaban que los camiones recién llegados, donados por Estados Unidos, les llevaran gasolina,

municiones, alimentos enlatados y piezas de recambio desde la retaguardia, a cientos de kilómetros. Durante un tiempo, Alemania disfrutó de la ventaja de tener unas líneas de combate mucho más cortas, lo que equivale a decir que su desmesurada penetración inicial se había visto reducida a solo una marcada extralimitación geográfica. Además, los mandos del frente oriental, especialmente Manstein, se beneficiarían de la revitalización de Speer de la economía nazi y la llegada de los blindados Tiger y luego Panther, en cifras en absoluto comparables al número de Sherman y T-34 que por entonces se producían, pero los suficientes para causar un profundo impacto en el campo de batalla si se empleaban en formaciones fuertes, como de hecho fue el caso. En febrero de 1943, las divisiones acorazadas Leibstandarte, Totenkopf y Das Reich, equipadas cada una de ellas con varias docenas de nuevos tanques Tiger, habían salido de la reserva central y habían sido enviadas al este, junto con algunas nuevas divisiones de infantería de Francia. Todo esto, más la firmeza del suelo incrustado de escarcha que posibilitaba a los Panzer hacer una media de treinta kilómetros diarios, permitió a Manstein lanzar a sus fuerzas más rápidas sobre la maltrecha ciudad de Járkov, que cayó el 14 de marzo y donde sus SS-Panzercorps eliminaron a 32.000 soldados soviéticos. El Ejército Rojo se vio obligado a retroceder hasta el Donets, y luego el temprano deshielo de la primavera vino a interrumpir cualquier intento serio de proseguir la campaña. Los dos bandos tomaron aliento para el siguiente asalto. Ocho de los veinte cuerpos de tanques soviéticos habían quedado fuera de combate. Manstein se convirtió en el favorito de Hitler y su comandante de mayor confianza, al menos durante un tiempo. [26]

No eran logros nada despreciables para un ejército alemán que en ese momento estaba en su cuarto año de guerra total. Sin embargo, como señala Robert Forczyk, por más maltrechos que hubieran quedado los cuerpos de tanques rusos, no habían sido destruidos, y el propio Manstein se sentía vivamente impresionado por la tenacidad y la sofisticación de las defensas del Ejército Rojo. Lo que necesitaban los dos bandos era un respiro de tres o cuatro meses para reconstituirse, reagruparse y aguardar a que las estepas se calentaran y el agua se secara. Las discusiones en Berlín y Moscú acerca de cómo gestionar el inminente choque del verano eran serias y acaloradas, y aparentemente los dos dictadores escuchaban con atención a sus respectivos comandantes. El ataque más probable del Ejército Rojo sería contra el tentador saliente de Orel, en el norte, y el de la Wehrmacht, contra el igualmente tentador saliente de Kursk, más al sur. Cada uno de los dos bandos evaluaba dónde situar los tanques pesados, dónde emplazar el equipo de construcción de puentes, dónde sembrar los campos de minas y cómo desplegar su —bastante limitada— capacidad de ataque aéreo. En cierto modo, era como una enorme partida de ajedrez.

Fueron los alemanes los que atacaron primero, y lo hicieron el 5 de julio de 1943 contra Kursk, con las fuerzas más pesadas de Manstein (que incluían divisiones Panzer y Panzergrenadier) irrumpiendo desde el sur, mientras la pinza de Hans von

Kluge trataba de penetrar por el norte. Probablemente esta batalla represente la culminación de las numerosas campañas relámpago realizadas por la Wehrmacht durante la guerra, y es la que mejor muestra su debilidad. De inmediato los atacantes alemanes se encontraron con una enorme defensa en profundidad, ya que la inteligencia militar soviética sabía lo que iba a ocurrir y la Stavka había posicionado con antelación ejércitos adicionales para los contraataques. La lucha fue de lo más sangriento, con su punto culminante en una batalla que duró un día entero, librada el 12 de julio entre el V Ejército de Tanques de la Guardia soviético y el II SS-Panzercorps alemán en las inmediaciones del pueblo de Projorovka; más tarde, el choque sería calificado por la propaganda rusa y los posteriores autores occidentales como la mayor batalla de tanques de todos los tiempos. Probablemente lo fuera, ya que el número de ellos involucrados solo en este combate, sobre todo en el bando soviético (unos ochocientos), fueron enormes. Pero hay dos cosas seguras: en primer lugar, que las pérdidas de blindados rusos fueron muchas y mucho mayores, en segundo lugar, que a pesar de ello la Wehrmacht tuvo que abandonar el campo de batalla simplemente porque no pudo pasar. La «era Manstein» en el frente oriental había llegado a su fin. Aunque las cifras de víctimas sean, como es habitual en esta campaña, muy vagas y generales, la mejor aproximación es que, en total, la campaña de Kursk le costó a Hitler más de 50.000 efectivos y 1.600 tanques. Docenas de divisiones del ejército alemán fueron o destruidas o reducidas a cenizas.[27]

Dos días antes de la batalla de tanques de Projorovka, los aliados occidentales desembarcaron en Sicilia, lo que hizo que Hitler desplazara su atención —y dirigiera numerosas unidades militares— al frente italiano. Y el mismo 12 de julio el Ejército Rojo atacó el saliente de Orel, en el norte. A partir de este momento puede percibirse la sensación de fatiga que se apoderó de la Wehrmacht: estructuras desmoronadas, frentes abandonados (a menudo pese a las paranoicas órdenes del Führer de mantenerse firmes), unidades curtidas en la batalla, pero fatigadas, abandonando renqueantes el campo de batalla con quizá solo una cuarta parte de sus pertrechos intactos… Y así, pese a la esperanza de Manstein de que el tremendo combate de Kursk hubiera entorpecido las capacidades ofensivas de los rusos, estos seguían llegando, esta vez en el norte, en el sur y en el crítico frente central. Poco a poco, las numerosas unidades de la Wehrmacht fueron abandonando la zona de Leningrado, Crimea, Smolensk y Kiev. La gran Operación Bagratión de junio de 1944 todavía no era previsible, pero la tendencia general estaba clara: empuje soviético, resistencia alemana, luego retroceso alemán y a continuación nuevo empuje soviético.

Entonces ¿cuándo cambiaron las tornas en la *Ostfeldzug*? Un autor ha afirmado que el fracaso alemán en su intento de tomar Moscú durante el brutal combate del invierno de 1941-1942 fue «la mayor batalla de la guerra».[28] Tal conclusión seguramente habría sorprendido a Stalin y a la Stavka, que se sentían realmente inquietos por la inmensidad de la ofensiva nazi hacia el Cáucaso, la cuenca del bajo Donets y la propia Stalingrado a mediados y finales de 1942, mucho después de que

ellos hubieran logrado conservar Moscú. Sin embargo, la mayoría de los historiadores actuales consideran la abrumadora derrota de los ejércitos alemanes en Stalingrado como el principio del final, el punto de inflexión; el estudio clásico en dos volúmenes de John Erickson sobre esta épica contienda se divide deliberadamente en *The Road to Stalingrad* y *The Road to Berlin*. Allí, entre los destrozados almacenes del Volga y las fábricas y plantas de montaje de la antaño impresionante ciudad de Stalingrado, la marea nazi empezó a menguar. En el importante artículo de R. M. Citino «The Death of the Wehrmacht» («La muerte de la Wehrmacht») se nos asegura que la última parte de 1942 —El Alamein, las terribles batallas del Cáucaso, Stalingrado— marcó el final definitivo de la guerra relámpago alemana.[29]

Y sin embargo, como hemos visto, los ejércitos Panzer de Manstein volvieron revigorizados en la primavera de 1943 para aplastar a las divisiones avanzadas soviéticas y conquistar toda la región de Járkov. Quizá aquella fuera una jugada para persuadir a Stalin de que aceptara alguna clase de paz negociada en toda la Europa centrooriental, pero el caso es que, por muy impresionante que fuera desde una perspectiva militar, no provocó ninguna respuesta política. De modo que en julio de 1943 la gigantesca maquinaria militar de Hitler lanzó un ataque aún mayor hacia el este, la Operación Zitadelle, destinado a dividir y aplastar a los impertinentes ejércitos rusos alojados en el saliente de Kursk. Resulta revelador que Erickson, a pesar de la división cronológica escogida para sus dos voluminosos libros, titulara su capítulo sobre la batalla de Kursk «Rompiendo el equilibrio», y el dedicado a la Operación Bagratión —en el verano de 1944— «Rompiendo la retaguardia de la Wehrmacht». Las tornas —parece sugerir— cambiaron bastante después de lo que los títulos de sus volúmenes dan a entender y muchas otras versiones mantienen.

Hace unos años, un gran experto alemán sobre esta campaña, Bernd Wegner, planteó la cuestión de si tiene sentido buscar siquiera un punto de inflexión. ¿Hubo realmente en esos años intermedios algún momento decisivo identificable, como Moscú, Stalingrado o Kursk? Es decir, ¿hubo alguna batalla durante y después de la cual el curso de la guerra cambiara inexorablemente en favor de quienes a la larga la ganarían?[30] Quizá el empeño simplemente estaba condenado al fracaso desde el principio. Por muy intensamente que el extractivo régimen nazi movilizara su economía y saqueara el espacio europeo que había conquistado, es posible que nunca hubiera logrado igualar los recursos plenamente movilizados del imperio británico y la Unión Soviética. Añádase a ello la declaración de guerra de Alemania contra Estados Unidos al tener conocimiento del estallido del conflicto en el Pacífico, y las probabilidades se reducen considerablemente.

Está claro que muchos de los principales generales alemanes acabaron poco a poco siendo de esa misma opinión, aunque también es cierto que muy pocos de ellos querían dejar de luchar o dar la impresión de que contradecían al Führer. Proponer una retirada casi siempre desataba la ira de Hitler. Cuando en noviembre y diciembre de 1941, después de los primeros grandes avances a través de Rusia y Ucrania, Gerd

von Rundstedt sugirió que, con el inicio del invierno y la llegada de un número desconocido de divisiones del Ejército Rojo procedentes de Extremo Oriente, lo más prudente sería retirarse, acortar las líneas y consolidar las posiciones, fue destituido. Su nombre sería el primero de una lista cada vez más larga de generales alemanes defenestrados por su líder durante el conflicto.[np27]

Por su parte, los comandantes de división se sentían inquietos ante las enormes y crecientes carencias en materia de transporte y aprovisionamiento. ¿De qué servían las columnas Panzer que rodaban por toda Ucrania si seguían quedándose sin combustible ni municiones, o si un tanque al que se le había roto la oruga (como les ocurría a muchos) estaba a 150 kilómetros de los equipos de reparación? Los camiones de la Wehrmacht solo podían circular por las escasas y notoriamente mal pavimentadas carreteras, y el inmenso número de carros tirados por caballos resultaban penosamente lentos a la hora de abrirse paso por los pantanosos caminos que configuraban la mayor parte de la infraestructura terrestre del país. Los generales alemanes más inteligentes también se sentían desconcertados por los artificios que Hitler y el OKW seguían realizando, incrementando el número de divisiones alemanas en el frente oriental mediante el sencillo método de reducir su tamaño original y luego crear otras nuevas. Así, en el intervalo transcurrido entre la caída de Francia y la Operación Barbarroja, las diez divisiones Panzer originales pasaron a ser veinte, pero cada una de ellas vio reducido su tamaño a la mitad, y ocurrió casi lo mismo con las divisiones de infantería motorizada, que se vieron reducidas de tres regimientos cada una a solo dos.[31] Quizá esto volviera a dichas unidades más maniobrables en el campo de batalla y proporcionara más flexibilidad a los comandantes de grupo del ejército, pero la incómoda sensación era que el Führer estaba creando nuevas divisiones de la nada, mientras que los incrementos del número de efectivos del Ejército Rojo eran reales. (En total, durante el conflicto los soviéticos reclutaron a treinta millones de hombres, de los que perdieron a diez millones, con un número aún mayor de heridos.)

Por último, ninguno de los generales de la Wehrmacht que libraron la *Ostfeldzug* podía dejar de ser consciente del hecho de que en 1942 el Tercer Reich había emprendido una guerra a escala planetaria, puesto que veían a muchos de sus compañeros de la academia de oficiales desplegados en Grecia, los Balcanes, el norte de África, Francia, Noruega… Así pues, Alemania luchaba en tres frentes, mientras que la Unión Soviética combatía solo en uno. Paul Carell subraya con perspicacia que la invasión aliada del norte de África, seguida de la orden de Hitler de ocupar la Francia de Vichy en el crítico mes de noviembre de 1942, tuvo lugar precisamente en el momento en que la Stavka estaba a punto de ordenar la contraofensiva soviética en Stalingrado, pero que la noticia del avance de los aliados occidentales en el norte de África y el Mediterráneo hizo que el OKW retrasara durante un tiempo el envío de algunas de sus divisiones de combate más eficaces a la batalla de Stalingrado.[32] Alemania no podía ser fuerte en todas partes, y la Gran Guerra Patriótica no puede

describirse como un acontecimiento aislado, por más que los textos soviéticos tiendan a ello. Cuando los aliados occidentales invadieron el norte de África, influyeron en las batallas de Stalingrado; cuando invadieron Sicilia, influyeron en Kursk. Así pues, divisiones como la Leibstandarte, junto con varias flotillas aéreas de la Luftwaffe, eran trasladadas de frente en frente. Este ir y venir obviamente no podía encajar, y no encajaba, en la teoría de la guerra relámpago. Y una vez que se sitúa la *Ostfeldzug* en el contexto de una lucha mundial por el poder, es fácil ver que en realidad puede resultar engañoso hablar de una determinada batalla, como Moscú o Stalingrado, como el punto de inflexión decisivo.[33] Es perfectamente factible argumentar que la guerra en el frente orientalfue decisiva sin necesidad de argumentar que una batalla concreta fue clave en el conjunto de la contienda.

Esto nos lleva al rompecabezas final sobre la gestión alemana de la *Ostfeldzug* y, de hecho, de la paradoja de la «forma de guerra alemana» a partir de 1941. Todo el sentido de la teoría y la práctica de la guerra relámpago residía precisamente en evitar el combate estático y los baños de sangre de la Primera Guerra Mundial. Esta nueva clase de guerra sería distinta porque unas fuerzas motorizadas de movimientos rápidos cogerían por sorpresa al enemigo y atravesarían sus líneas, controlarían sus vías de comunicación de retaguardia y forzarían una rendición. Pero este concepto de una campaña rápida, aséptica y económica chocaba frontalmente con la creencia fanática de Hitler de que el ataque a la URSS había de ser una *Vernichtungskrieg* (una «guerra de aniquilación»), seguida de la ocupación permanente de gigantescas extensiones de tierra cultivable. Y también chocaba con el horrible y fatídico hábito nazi de disparar y matar de hambre a los prisioneros de guerra, saqueando hasta las más pequeñas aldeas en busca de miembros de Partido Comunista y judíos, y maltratando neciamente a los millones de ucranianos que al principio habían salido a recibir a las tropas alemanas como libertadoras. (¿Cómo habría ido la guerra con cuarenta millones de ucranianos del lado del Eje?) Se suponía que la guerra relámpago era la guerra inteligente, y así fue en las campañas polaca de 1939 y francesa de 1940. Pero cuando se llevó a cabo en el frente oriental, se convirtió en una guerra realmente estúpida. Así, como ha señalado un estudioso de esta contienda, es posible que «los medios y los fines estuvieran en conflicto desde el principio».[34]

Todo esto podría sugerir que el resultado final de la guerra en el frente oriental era prácticamente inevitable. Desde luego, fue, de entre todos los grandes combates de la guerra de 1939-1945,la campaña en que la fuerza bruta resulta más evidente; los meros números, más el clima y la distancia, son los elementos determinantes.[35] Aun así, los solucionadores de problemas ciertamente desempeñaron un papel vital. Algunos comandantes de campaña, técnicos de apoyo, científicos e ingenieros respondieron a la tensión de la guerra masiva de una forma más inteligente, y en las páginas que siguen daremos ejemplos de ello. Y los organizadores del Ejército Rojo, a la hora de enfrentarse al mayor ataque relámpago jamás lanzado, resolvieron las cosas mejor que los mismos que aplicaban aquella forma concreta de guerra. La

URSS no ganó esta épica contienda únicamente porque llevó a un mayor número de seres humanos al combate que su enemigo. La ganó porque poco a poco fue desarrollando medios para contener los ataques acorazados alemanes, haciendo añicos sus fuerzas centrales, para luego avanzar y recuperar los territorios conquistados. La Unión Soviética —de manera no muy distinta, pongamos por caso, de los estadounidenses en el Pacífico— ganó su crucial campaña porque logró reunir una panoplia de armas, tácticas y estructuras de mando en un arsenal global al que no se pudo doblegar. Entender cómo la forma alemana de guerra relámpago se vio frenada en las orillas del Volga y los campos de trigo de Kursk requiere un análisis adicional.

EL CURIOSO CASO DEL TANQUE T-34

Las armas, organizaciones y técnicas que ayudaron al Ejército Rojo a cambiar las tornas en el frente oriental fueron muchas, pero en un orden de importancia que difiere mucho de las ideas que generalmente tenemos acerca de qué armas soviéticas propiciaron la derrota de la guerra relámpago. Este autor, como muchos historiadores militares, ha supuesto durante mucho tiempo que el tanque T-34 y sus posteriores variantes mejoradas, como el T-34-85, fueron con mucho las armas más eficaces desplegadas en el contraataque soviético. Es una suposición comprensible. Los elogios a este mastodonte blindado no tienen límites. «El mayor tanque de todos los tiempos», «el tanque más versátil de la Segunda Guerra Mundial» y «el arma que conmocionó a los alemanes» figuran entre los calificativos más comunes. Ya en julio de 1941 el jefe del OKW, Alfred Jodl, anotaba en su diario de guerra la sorpresa ante aquella nueva y, por ende, desconocida «arma milagrosa» que se lanzaba contra las divisiones de asalto alemanas.[36] Paul Carell, en su trabajo de posguerra *Hitler's war on Russia*, relata con admiración una asombrosa confrontación entre un solitario T-34 y un grupo de avanzada de Panzer e infantería de la Wehrmacht en la batalla librada en las inmediaciones de Sianno el 8 de julio de 1941:

> ¡T-34! Ahora era el turno del frente central de experimentar aquella arma maravillosa … «¡Impacto directo!», gritó el sargento Sarge. Pero el tanque ruso ni siquiera pareció notar el proyectil. Simplemente siguió adelante. Dos, tres y luego cuatro tanques zigzaguearon alrededor del ruso entre setecientos y novecientos metros de distancia, disparando. Nada ocurrió. Entonces se detuvo. Su torreta empezó a girar … Se abalanzaba sobre los cañones antitanque. Los artilleros dispararon con furia. Ahora estaba encima de ellos.

Cuando tres de estos mastodontes quedaron inesperadamente atascados en un pantano y fueron abandonados por sus tanquistas, el propio Guderian acudió a examinarlos. Se cuenta que luego se alejó en silencio, pensativo y con cara larga.[37] Hasta que Alemania incorporó a la guerra tanques mucho más pesados, los Mark III y

Mark IV de la Wehrmacht se hallaban en clara desventaja, al menos en un combate en que no se contara con superioridad numérica.

La impresión, y la consiguiente leyenda, del T-34 como un contundente conquistador del campo de batalla se vería reforzada por el testimonio de varios generales alemanes derrotados después de la guerra. Jefes de divisiones Panzer como Friedrich von Mellenthin dirían: «Nosotros no teníamos nada parecido», mientras que Ewald von Kleist declararía que era «el mejor tanque del mundo». Guderian señalaría en tono sombrío: «Hasta ese momento nosotros teníamos la superioridad de los Panzer, pero en adelante la situación se invirtió … [de forma] muy preocupante». Como el autor del estudio en que se citan estas afirmaciones pasa a añadir, «¿quiénes podían ser mejores jueces?». Esta opinión se vio también muy reforzada (y quizá de manera más convincente) por los testimonios de los propios tanquistas del Ejército Rojo. Por último, y por evidentes motivos propagandísticos, en los años posteriores la Unión Soviética apuntaría al éxito del T-34 como un símbolo del ingenio socialista y de la fortaleza industrial nacional. El aclamado poder de este tanque ciertamente convencería a un gran número de historiadores occidentales, por no hablar de la larga lista de ministerios de defensa extranjeros que lo comprarían mucho después de que la Segunda Guerra Mundial hubiera terminado; todavía en 1996 había variantes del T-34 en servicio en al menos 27 países.[38]

Es probable que los generales alemanes capturados por el enemigo tuvieran buenas razones —relacionadas con su reputación— para elogiar un arma que ellos nunca llegaron a tener, y que la propaganda soviética posterior a 1945 tuviera razones aún mejores para alabar el gran instrumento bélico del Ejército Rojo. Sin embargo, aunque podamos relativizar la importancia de esas fuentes, sigue quedando el hecho indudable de que en Kursk, en 1943, ejércitos enteros de tanques T-34 se enfrentaron a los poderosos grupos Panzer de la Wehrmacht y de que al final fueron las mermadas divisiones alemanas las que abandonaron renqueantes el campo de batalla. Y también se dio el caso de que las potentes ofensivas del Ejército Rojo iniciadas en el verano de 1944, que a la larga culminarían en la toma de Berlín, estuvieron encabezadas por enormes y rápidas columnas de blindados. Pero nada en esta última historia implica que el T-34 fuera un «arma maravillosa», algo único en su clase desde el momento en que apareció en el campo de batalla, en julio de 1941. Lo cierto es que los primeros T-34 tenían incontables defectos de diseño, resultaban extremadamente poco fiables en la batalla y sufrieron los cambios de postura de Stalin y la Stavka con respecto a la construcción de carros de combate a finales de la década de 1930. El desarrollo de esta máquina de guerra imperfecta —aunque potencialmente soberbia— presenta, pues, muchos rasgos en común con las historias paralelas del bombardero B-29 Superfortaleza y el caza P-51 Mustang (véanse los capítulos 5 y 2, respectivamente).

Pese a todo, posiblemente este caso fue aún peor, dada la cantidad de tiempo que el tanque había estado en desarrollo. Así, por ejemplo, hasta los más entusiastas de sus admiradores occidentales reconocen el deficiente diseño de su torreta y la escasez

de radios.[39] Además, cuando se inició la Operación Barbarroja, el Ejército Rojo poseía solo alrededor de un millar de aquellos nuevos tanques, sus batallones no se habían entrenado con ellos, e incluso cuando entraron en combate fueron dispersados aquí y allá por el frente, así que carecían de la capacidad de penetración concentrada de una columna Panzer alemana. Tampoco combatían en coordinación con la infantería soviética, por lo que no tenían cobertura alguna en los flancos, y se quedaban muy pronto sin combustible.[40] Por último, todos los planes de producción y actualización de su diseño se vieron profundamente perturbados por la invasión alemana y la desesperada necesidad de trasladar fábricas enteras de los alrededores de Leningrado y Járkov a los remotos Urales (la Fábrica de Tanques Voroshílov n.º 174, por ejemplo, pasó de Leningrado a Omsk, a más de 1.600 kilómetros de distancia). En septiembre de 1942, hasta las famosas cadenas de montaje de la Fábrica de Tractores de Stalingrado tuvieron que dejar de funcionar debido a la cercanía de las divisiones alemanas. Quizá estos fueran solamente problemas iniciales, que se solucionarían en el combate en Stalingrado, en 1942, o, como muy tarde, en las batallas de Kursk, en 1943. Pero el catálogo de defectos del T-34 fue mucho más largo —y más duradero—, y su rendimiento real en combate en los años intermedios de la guerra resultaría desigual. Aunque a la larga se convertiría en una gran arma en el campo de batalla, como mínimo hay que modificar el marco temporal de su camino al éxito.

El origen de los T-34 resulta bastante confuso. La mayoría de los planificadores militares del período de entreguerras habían estudiado el uso de tanques en el frente occidental por parte del ejército británico en 1917-1918, y posteriormente habían tratado de estar al corriente tanto de los avances técnicos como de la literatura futurista sobre esta arma. Se propusieron numerosos desarrollos posibles, a pesar de la crisis económica mundial y de las marcadas discrepancias entre los militares con respecto a cuál podría ser exactamente el papel de un tanque en los conflictos futuros. Fue en esa confusa época cuando el legendario inventor y fabricante estadounidense J. Walter Christie produjo su nuevo diseño M1928. Dado que el ejército estadounidense tenía en mente unas especificaciones distintas y que el heterodoxo Christie se negaba a cambiar las suyas, este prefirió acudir a clientes extranjeros, como Polonia, Gran Bretaña y la URSS. Así fue como se vendieron dos de sus nuevos tanques (sin las torretas y registrados como «tractores agrícolas») al naciente Ejército Rojo. Esto no era algo tan inusual como podría parecer, ya que los rusos también estaban comprando tanques británicos Vickers; y los mismos británicos compraron un diseño de Christie y lo convirtieron en su tanque Cruiser Mk-III.[41]

Varios aspectos del invento de Christie cautivaron al Ejército Rojo. Para empezar, era el primero que empleaba un blindaje inclinado (con una inclinación del 40 por ciento) en la parte frontal del vehículo, lo que aumentaba enormemente su resistencia a los proyectiles enemigos. En segundo lugar, Christie era un genio en el diseño de sofisticados sistemas de suspensión, vitales en las operaciones campo a través, y dotó

a sus vehículos M1928/M1931 de una suspensión variable o de muelle helicoidal. Pese a los retrasos causados por las purgas de Stalin y las discrepancias entre los generales del Ejército Rojo sobre el propósito de los tanques, los diseñadores soviéticos empezaron a combinar las ideas de Christie con los diseños del Vickers, formulando así sus propios modelos híbridos, el A-20, el A-32 y luego el T-34.

A finales de la década de 1930, el principal equipo de diseño se hallaba en la Fábrica de Locomotoras Komintern (KhPZ) de Járkov, bajo la dirección del ingeniero Mijaíl Koshkin, un inventor y gestor excepcionalmente dotado que captó la atención de Stalin en las disputas internas del Ejército Rojo en relación con las ventajas e inconvenientes de los ligeros tanques de crucero (o de caballería) frente a los carros de combate más pesados. A pesar de todas esas disputas, se hicieron modificaciones al naciente T-34. El motor de gasolina fue sustituido por un nuevo V-12 diésel; si este era realmente menos inflamable y, por tanto, menos peligroso que un motor de gasolina en el caso de que el tanque fuera alcanzado, es algo que sigue siendo objeto de debate, pero según diversos testimonios de posguerra la modificación ciertamente pareció hacer que los tanquistas del Ejército Rojo se sintieran más confiados. En segundo lugar, se dotó de blindaje inclinado a todo el perímetro, y, retrospectivamente, puede verse en ello el nacimiento de la forma del moderno carro de combate. Por último, el cañón principal era ahora más grande (76 mm). Las pruebas de conducción a muy larga distancia del prototipo de T-34 realizadas en el invierno de 1939-1940 (durante las cuales Koshkin contrajo una pulmonía que poco después le costaría la vida) persuadieron a la Stavka de que incrementara su producción.[42]

Aquella decisión no proporcionó al Ejército Rojo ningún tipo de «arma maravillosa» durante los dos primeros años de la guerra. Había todavía demasiado pocos T-34, y los existentes habían sido desplegados mal (dispersándolos en lugar de concentrarlos). El grueso de los tanquistas eran novatos sacados del campo y de las fábricas, a los que se hacía pasar por el más básico de los entrenamientos militares y luego se les metía en un extraño artilugio difícil de manejar. A menudo se les ordenaba atacar objetivos difíciles, y caían en emboscadas en las que eran atacados desde todos lados. En tales circunstancias, apenas resulta sorprendente que las ventajas del T-34 sobre los tanques alemanes contemporáneos (como su mejor blindaje y su mejor maniobrabilidad en el fango y la nieve) quedaran neutralizadas. Sin embargo, en aquella primera fase de la guerra casi todos los demás cuerpos armados del mundo se enfrentaban también a los problemas inherentes al desarrollo de sus propios tanques, torpedos, bombarderos de vuelo a gran altitud y cazas de largo alcance. Precisamente, la tarea de los intermediarios en la Segunda Guerra Mundial consistió en solucionar aquellos numerosos problemas.

Remediar los defectos técnicos del T-34 requirió mucho tiempo. Uno podría pensar que el problema ya estaba resuelto a mediados de 1943, momento en que se produjo la batalla de Kursk y ocho meses después de la de Stalingrado; pero no fue

así. De haber ido las cosas bien, ¿por qué el comisario del pueblo para la industria de tanques, V. A. Malishev, habría de visitar la Fábrica de Tanques n.º 112 poco después de la batalla de Kursk, para protestar por el bajo rendimiento de los T-34 frente a los blindados alemanes y lamentar el desmesurado índice de pérdidas de tanques rusos y sus vitales tanquistas cada vez que se les requería que quitaran de en medio a un solo Tiger o Panther?[43] Era evidente, al menos en su opinión, que los T-34, incluso los nuevos que llegaban de las fábricas a mediados de 1943, no eran todavía lo bastante buenos.

El problema estaba en el diseño y en los puntos débiles operativos del tanque, que, por razones obvias, en esa época se mantenían en secreto. Recientemente, el historiador ruso A. Isaev ha resumido una serie de recuerdos y entrevistas de la posguerra con antiguos conductores de tanques, comandantes y otros miembros de los equipos de tanquistas de los T-34.[44] Todos estos hombres sentían un evidente cariño por su corcel blindado, pero también se mostraron bastante sinceros con respecto a los defectos del vehículo: sus rígidos controles, su tendencia a dejar filtrar el agua, sus espacios reducidos… Estos testimonios se ven confirmados por una fuente muy distinta: un resumen soviético de un detallado informe de los diseñadores, ingenieros y tanquistas del famoso campo de pruebas del ejército estadounidense de Aberdeen, Maryland. Los rusos habían enviado un T-34 a Aberdeen ya a finales del mismo año 1942, presumiblemente para conocer la opinión de los estadounidenses. Los que lo probaron eran todos ingenieros, y su informe es claro, aséptico y equilibrado. El Departamento Central de Inteligencia del Ejército Rojo, que tradujo y resumió las conclusiones para la Stavka, tampoco tenía tiempo para sutilezas; al fin y al cabo, se hallaban en plena batalla de Stalingrado, y necesitaban toda la información útil que pudieran obtener.[np28][45] Los probadores norteamericanos expresaban su admiración por la peculiar silueta que le daba al T-34 su blindaje inclinado (uno no puede por menos que preguntarse si sabían que sus predecesores habían rechazado la propuesta de Christie catorce años antes), que era «mejor que la de cualquier tanque estadounidense». Les gustaba el motor diésel «bueno y ligero», y lamentaban el hecho de que la marina estadounidense monopolizara el acceso a las fábricas diésel en Estados Unidos. El cañón del T-34 era sencillo, fiable y de fácil mantenimiento, y el sistema de visor/periscopio era «el mejor del mundo». El vehículo podía subir una pendiente mucho más deprisa que los tanques británicos y estadounidenses, gracias a sus orugas más anchas. Pero, a continuación, el resumen del Departamento Central de Inteligencia pasa a enumerar la lista, mucho más larga, de los defectos detectados por los analistas de Aberdeen.

Los filtros de aire eran lamentables, de modo que en poco tiempo penetraba en el motor una gran cantidad de polvo, que lo recalentaba y luego dañaba los pistones. El blindaje era principalmente de acero dulce, y podía reforzarse mejor con aleaciones que incluyeran cinc. Debido a su defectuosa soldadura, los T-34 dejaban filtrar bastante agua con lluvias intensas o cuando cruzaban ríos, charcos, etcétera, con lo

que el equipo eléctrico e incluso la munición quedaban inutilizados. Los estadounidenses que lo probaron en los talleres de reparación también señalaron la debilidad de las orugas (los soportes y clavijas eran demasiado delgados) y el mal funcionamiento de los filtros de aire del motor, lo que provocaba que este se ahogara, probablemente porque los tubos de escape exhalaban los gases directamente hacia abajo, proyectando enormes nubes de polvo a los tanques que venían detrás. La transmisión era terrible, y probablemente inutilizó muchos más T-34 que el enemigo. Las radios funcionaron mal hasta que se copió masivamente un diseño británico, y no había ningún medio de comunicación interna entre los tanquistas, aparte de que el comandante diera un toque con el pie sobre el hombro del conductor. Finalmente, el propio compartimento del comandante era un auténtico horror, ya que, cuando estallaba una batalla, este tenía demasiadas tareas que realizar en un habitáculo demasiado abarrotado y con unas palancas y pedales tan rígidos que cambiarlos de posición a menudo requería un golpe seco con la maza que se suministraba a tal efecto.[46]

La lista se tomó muy en serio, puesto que el resumen ruso concluía con nueve recomendaciones, cada una de ellas tras la correspondiente evaluación de Aberdeen. El dilema era que para introducir esos cambios habría que interrumpir la producción en las principales fábricas de tanques en un momento crítico de la Gran Guerra Patriótica. Las nuevas versiones también podrían acarrear nuevos problemas, y sin duda habría que entrenar de nuevo a los equipos de tanquistas. Entonces ¿debían los rusos reducir seriamente la producción en curso para obtener una ventaja a más largo plazo, o simplemente debían continuar con la máquina defectuosa, dado que en ese instante se necesitaban todas y cada una de las armas? Entre comienzos de 1942 y finales de 1943, el Ejército Rojo consideró que no tenía elección. Solo podía seguir enviando T-34 al frente, aunque fuera con pérdidas desproporcionadas, a fin de contener la marea nazi y empezar a diezmar a los ejércitos Panzer. Las mejoras de diseño solo podrían llegar cuando los fangales de la primavera y el otoño redujeran la intensidad del combate. Por lo tanto, no resulta sorprendente que los tanques rusos todavía sufrieran fuertes pérdidas en Kursk y que Malishev lamentara el índice de bajas; pero ¿qué iban a hacer los directores de producción si no les habían permitido introducir los cambios de diseño necesarios justo después de Stalingrado? Además, las batallas de Kursk revelaron otro problema: incluso el nuevo cañón de 76 mm del T-34 resultaba insuficiente contra los Tiger y Panther alemanes. Ciertamente se necesitaba una torreta de tres hombres, junto con un sistema de suspensión por barra de torsión para los terrenos accidentados. Pero, siendo realistas, lo único que las fábricas de T-34 podían hacer en el invierno de 1943-1944 era seguir produciendo montones de tanques defectuosos.

Los verdaderos éxitos del T-34 se produjeron solo a comienzos y mediados de 1944, en un curioso paralelismo con la introducción del Mustang P-51 en la guerra aérea sobre Europa occidental. Los nuevos modelos de tanques rusos tenían una

construcción mucho mejor y más hermética, un cañón mucho más pesado de 85 mm, una espaciosa torreta para tres hombres con una radio incorporada, mejores filtros de aire y un flujo de aire más abundante, un periscopio infinitamente mejorado que permitía una visión de 360 grados, y unas orugas más fuertes y anchas. Además, los sistemas de apoyo, la mayor eficacia de los equipos de rescate y un sistema más rápido de aprovisionamiento de combustible transportado en camiones, vinieron a incrementar en conjunto la eficacia del Ejército Rojo. Aquí, una vez más, como con otros sistemas de armamento de este período intermedio de la Segunda Guerra Mundial, los cambios fueron todos ellos graduales, y solo pudieron ser implantados cuando las circunstancias lo permitieron y cuando se hubieron asimilado las duras experiencias de los anteriores combates. En este caso, las mejoras deseadas pudieron realizarse en los talleres de reparaciones y en las fábricas tras la retirada alemana de Kursk. En el otoño de 1943 se redujo la producción de los viejos T-34, aunque no se detuvo del todo, y a la vez se fue desplazando constantemente la fabricación hacia los nuevos e impresionantes tipos de vehículos blindados, en preparación de los grandes avances del siguiente año.

La segunda gran mejora producida entre 1943 y 1944 no fue de índole técnica, sino táctica. Las unidades de T-34 no se habían utilizado adecuadamente contra los resueltos defensores alemanes. Incluso las versiones T-34-85, más potentes, era probable que perdieran una batalla de uno contra uno frente a los Tiger y Panther alemanes, y pese a la aplastante superioridad numérica soviética, ni a los comandantes ni a los equipos de tanquistas les resultaba agradable ver a cuatro de sus tanques destruidos para liquidar a un solo enemigo. Asimismo, a finales de 1943 la Wehrmacht contaba con los extremadamente temibles *Panzerfausts* (bazucas), que eran más eficaces que cualquier arma antitanque portátil soviética. Y además siempre estaban las minas. Penetrar en ciudades defendidas por los alemanes, sobre todo tras el acortamiento de las líneas nazis, limitaba considerablemente la movilidad de un T-34. Entonces ¿por qué no liberarlo de esa tarea, o cuando menos crear algunas brigadas con libertad de movimientos que pudieran desplazarse alrededor del enemigo y atacar en puntos inesperados? ¿Por qué no seguir el ejemplo de Guderian y dar rienda suelta a las nuevas y más rápidas unidades de T-34-85? De ese modo podría abrirse una brecha en el punto más débil de las líneas enemigas y permitir que se desarrollara una «batalla profunda», un término con un significado especial en el Ejército Rojo. Eso sería lo que sucedería durante el último año de lucha en el frente oriental, cuando las divisiones acorazadas se abrieron paso a través de Besarabia, Rumania, el sur de Polonia y Hungría en dirección a Austria.

Cuando las versiones mejoradas llegaron a los curtidos ejércitos de blindados soviéticos a principios de 1944 y la Stavka, ahora mucho más experimentada y confiada, orquestó la gran marcha hacia Berlín, al T-34-85 se lo podía considerar justificadamente el carro de combate más versátil de la Segunda Guerra Mundial. Todavía no podía superar en potencia de fuego a un Tiger en un intercambio mutuo

de disparos, pero sí contaba con una mejor combinación de potencia de fuego, maniobrabilidad y alcance. En 1944, de hecho, todos los tanques —estadounidenses, alemanes y rusos— eran más letales y eficaces de lo que habían sido solo un par de años antes. Pero por entonces también ocurría lo mismo con toda la aviación.

Por lo tanto, el historiador que trate de explicar la creciente eficacia del Ejército Rojo frente a la guerra relámpago nazi entre 1942 y 1944 tendrá que buscar en otra parte, no rechazando el importante papel desempeñado por el T-34, sino reconociendo que este tanque tan mejorado fue solo uno de entre un conjunto de sistemas de armamento soviéticos incorporados a este crucial e infernal campo de batalla.

LOS DESTRUCTORES DE TANQUES: PAK Y MINAS

No resulta descabellado sugerir que cuando Montgomery y Zhúkov se reunieron en Berlín a principios de mayo de 1945, entre sus celebraciones y entregas de galardones mutuas bien pudieran haber charlado sobre sus respectivas campañas contra el enemigo nazi. Las campañas que los dos mariscales de campo habían dirigido tenían mucho en común, primero en el hecho de haber contenido un fiero ataque terrestre alemán, y luego, cuando llegó el momento oportuno, en cómo llevaron a cabo el contraataque. Ambos habían depositado una fe inmensa en la guerra de posiciones, lo que implicaba utilizar armamento de «pequeña guerra» —misiles antitanque, campos de minas, zanjas y otros obstáculos de campaña— para entorpecer el ataque de los Panzer, y solo entonces avanzar.[np29] El Alamein y Kursk fueron diferentes en tiempo, espacio y cifras, pero no lo fueron tanto en lo esencial; en ambos casos, el bando de los defensores frenó y dañó irreparablemente a los atacantes alemanes antes de iniciar un avance constante que en ningún momento se vería rechazado.

La atención que dedicó Zhúkov al uso masivo de los campos de minas igualó, y posiblemente superó, al cuidado dedicado al armamento por parte de Rommel y de Montgomery (por lo que yo sé, ningún general estadounidense se preocupó por la guerra de minas). Las minas eran baratas y fáciles de producir en enormes cantidades, eran fáciles de transportar al campo de batalla, podían ocultarse en el suelo y cubrirse con rapidez, y podían repartirse en toda clase de distribuciones distintas. No tenían que ser lo bastante potentes como para destruir un tanque o un jeep que se aproximara; era suficiente con dañar una rueda o romper una oruga. Y luego estaban las minas antipersona, con una detonación más débil, pero aun así suficiente para matar o herir a los soldados de infantería alemanes que avanzaban junto a los tanques. Por último, como demostraron las batallas en torno a El Alamein, los campos de minas —o, más bien, la necesidad del atacante de abrirse paso a través de ellos— proporcionaban al defensor un valioso tiempo para preparar sus propios movimientos.

Esto quedó demostrado una vez más, y de una forma mucho más patente, en la batalla de Kursk, que puede muy bien ser considerada la mayor de campos de minas

de la guerra. Como Montgomery ocho meses antes, Zhúkov y la Stavka que le apoyaba estaban bien preparados. La disposición de las líneas de combate del frente oriental en junio de 1943 sugería que una ofensiva masiva de la Wehrmacht, que todo el mundo sabía que era inminente, trataría de envolver el saliente de Kursk y ofrecer un nuevo ejemplo de *Kesselschlacht* alemana. La tarea de las bien entrenadas y feroces divisiones de la Wehrmacht era ejecutar el movimiento de tenaza; la del curtido Ejército Rojo, frustrar aquella maniobra. Y nada frustraba mejor los rápidos ataques de los Panzer que unos campos densamente sembrados de minas.

Durante los meses de primavera, relata Mark Healy, el Ejército Rojo sembró decenas de miles de minas en toda la extensión del saliente, las cuales no tardarían en quedar cubiertas en su totalidad al crecer el trigo en verano. «La densidad de los campos de minas, particularmente entre los puestos fortificados, era notablemente alta, con una media de 2.400 minas antitanque por milla y de 2.700 minas antipersona por milla.» Los cinturones defensivos de campos de minas soviéticos, minuciosamente preparados por las inestimables unidades de zapadores, tenían, según señala un erudito, entre 25 y 40 kilómetros de ancho. Por lo tanto, bloqueaban completamente la perspectiva de ataques relámpago.[47]

Cuando —o donde— las minas estáticas no interrumpían los avances de los Panzer, lo hacía el armamento antitanque del Ejército Rojo. Los rusos, como los británicos, tradicionalmente tenían una enorme confianza en la artillería de campaña, esto es, en una combinación de morteros/obuses y cañones de campaña pesados, amén de los ruidosos Katiusha (cohetes de ojiva múltiple cargados y lanzados desde camiones), para rechazar los ataques enemigos, asaltar las líneas enemigas y hacer volar en pedazos al enemigo antes de que los tanques y la infantería hubieran empezado siquiera a moverse. En Kursk, el Ejército Rojo desplegó más de 20.000 cañones y morteros, un número mucho mayor que el que poseía la Wehrmacht en esta etapa de la guerra. Los cañones de doble uso de 85 mm resultaban especialmente eficaces, puesto que el Ejército Rojo finalmente había aprendido a concentrarlos en grupos muy grandes, y a ubicar las armas concretas en zanjas, en edificios de hormigón y en miles de fortines de hormigón prefabricados y hasta portátiles. Casi todas estas armas, ofensivas y defensivas, existían ya de hecho en forma embrionaria en 1941. Pero, al igual que los primeros tanques T-34, siempre habían estado dispersas —«con cuentagotas», por emplear la expresión favorita de John Erickson—, y nunca había las suficientes para estabilizar aquel amplio y vacilante frente.

Además, no obstante, había dos armas expresamente diseñadas para inutilizar tanques enemigos. La primera era un primitivo pero eficaz fusil antitanque (el Degtiariov PTRD-41) que podía utilizar un sencillo pelotón de infantería para volar la oruga de un Panzer o cualquier otra parte expuesta, incluido el conductor. Aunque era un arma tosca en comparación con los posteriores bazucas estadounidenses y *Panzerfausts* alemanes, resultaba eficaz porque los soviéticos utilizaban un número mayor de ellos, con mucho, que cualquier otro ejército, y esperaban asimismo que sus

pelotones se acercaran mucho a los tanques alemanes. El Ejército Rojo a menudo ganó las batallas de la *Ostfeldzug* mostrándose primitivo aún en multitud de aspectos (así, por ejemplo, aunque los primeros T-34 eran fácilmente puestos fuera de combate por los superiores blindados alemanes, podían desmontarse para obtener piezas de recambio), y también mostrándose dispuesto a gastar más soldados que nadie. Para la Stavka, valía la pena perder a medio pelotón para inutilizar dos Panzer.[48]

La segunda era el cañón antitanque, mucho más potente, al principio una larga pieza de artillería de 45 mm con un historial de éxitos dispar —las rápidas columnas de Panzer hicieron volar por los aires muchos de ellos—, al que seguiría el ZiS-2 de 57 mm, con mucha mayor potencia todavía. La producción de este último, diseñado por V. G. Grabin y construido en la inmensa Fábrica de Artillería n.º 92, en Gorki, se inició en 1941, se interrumpió inexplicablemente en 1942, y luego se reanudó en serio cuando el Ejército Rojo fue testigo de la fuerza defensiva de los nuevos tanques Panther y Tiger, y se dio cuenta de que sus propios cañones de 45 mm no eran lo bastante potentes. Los de 57 mm empezaron a salir de la cadena de montaje a partir de junio de 1943, solo un poco antes de la ofensiva alemana del 5 de julio contra Kursk. Una vez más, uno se queda perplejo al ver lo tarde que se cambiaron las tornas en esta y en otras campañas, cuando el armamento mejorado finalmente llegó a los frentes de batalla. Sobre este choque en particular, John Keegan sugiere que «Kursk puede considerarse la primera batalla en la que el cañón antitanque … desempeñó de hecho el papel para el que había sido diseñado: desviar y, si era posible, destruir los tanques atacantes enemigos sin recurrir al apoyo de los blindados».[49]

Resulta imposible superar la descripción de Kathy Barbier de cómo el Ejército Rojo juntó todas las piezas antes de los ataques de Kursk. Explica la autora:

> [En julio de 1943] los soviéticos [habían] creado una serie de puestos fortificados con densas concentraciones de cañones en las zonas que era más probable que fueran utilizadas por el enemigo. Luego combinaron varios puestos fortificados individuales formando zonas antitanque. En cualquiera de ellas había al menos tres puestos fortificados de una compañía. Cada uno de ellos albergaba 4-6 cañones antitanque, 15-20 fusiles antitanque, varios tanques y cañones autopropulsados, y un pelotón de ingenieros capaz de atacar tanques con minas y granadas. Los soviéticos usaron toda clase de artillería, incluidos cañones antiaéreos, en las defensas antitanque, que tenían de 30 a 35 kilómetros de fondo.[50]

Lo importante, una vez más, era que lo único que tenían que hacer los fusiles antitanque y los bazucas PaK —y, para el caso, las silenciosas minas— era inutilizar el tanque que se aproximara. Si su oruga resultaba dañada, el mastodonte quedaba inmovilizado y su capacidad de ataque, anulada. Además, como ya hemos señalado, la Wehrmacht no era especialmente eficaz a la hora de llevar equipos de reparaciones, y ni siquiera en esta fase de la guerra parecía comprender que una logística inteligente es el fundamento de la victoria.

Aquel polemista de la estrategia que fue Fuller, a pesar de todo su entusiasmo por

los ataques militares rápidos y de largo alcance, a menudo señalaba que, mientras que el propósito de los Panzer era intrínsecamente ofensivo, el papel de la infantería era intrínsecamente defensivo. El problema era que Fuller y otros como él presuponían que un ataque acorazado rápido siempre funcionaba, y que, por lo tanto, la ofensiva prevalecía. Pero eso simplemente no podía ocurrir en las nada menos que ocho líneas sucesivas en torno a Kursk, ni en las numerosas líneas en torno a El Alamein cuando Rommel inició su asalto. Y detrás de esas líneas había grupos de tanques enemigos esperando a contraatacar cuando los Panzer atacantes hubieran perdido la mitad o más de su fuerza inicial.

Así, la experiencia sugiere que los problemas prácticos que afrontaba la Wehrmacht en esta fase de la guerra en el frente oriental incluían: 1) el agotamiento de las municiones y del combustible; 2) los insidiosos campos de minas, y 3) los eficaces pelotones antitanque del Ejército Rojo. El problema geográfico era que allí ya no había sitios débiles que permitieran una explotación al estilo Guderian. No es de extrañar, pues, que los diarios oficiales de guerra de los ejércitos alemanes que atacaron tanto desde el norte como desde el sur del saliente de Kursk en julio de 1943 no pararan de informar de que intentaban cambiar de dirección o pasar a otro flanco, siempre con la esperanza de encontrar un punto débil. Pero no había ninguno.

Por último, a partir de mediados de 1943 todos aquellos sistemas de armamento rusos pasaron a tener una ventaja añadida: la movilidad debida al constante movimiento de camiones Studebaker y a los ubicuos jeeps. Los chovinismos mutuos de la guerra fría darían lugar más tarde a un absurdo debate acerca de si fue mucha o poca la ayuda del estadounidense Programa de Préstamo y Arriendo que realmente «ayudó» a la URSS durante la guerra, y es rigurosamente cierto que la mayoría de los vehículos del Ejército Rojo (el 58 por ciento de sus 665.000 camiones al acabar la guerra) se produjeron en su propio país. Pero también lo es que los camiones y jeeps estadounidenses eran considerablemente más robustos y fiables, que los comandantes soviéticos de primera línea insistieron en tenerlos, y que fueron utilizados exclusivamente para llevar armas y municiones a las unidades de combate, mientras que los camiones rusos fueron empleados para el aprovisionamiento sobre la marcha y para traer de vuelta a los heridos. (Puede observarse aquí una bonita simbiosis: los camiones estadounidenses, traídos en convoyes navales británicos, ayudaron a la movilidad de la primera línea de Zhúkov.) En 1944, irónicamente, un regimiento antitanque ruso completamente motorizado podía probablemente moverse de un lado a otro más rápido que un regimiento de tanques. Ningún otro ejército logró tal cosa. [51]

La acertada defensa del Ejército Rojo en Kursk y su constante avance hacia el oeste durante el siguiente año se vieron respaldados por otras tres ventajas que este tenía sobre la Wehrmacht: su capacidad para construir puentes, sus técnicas de engaño y la ayuda de una enorme red de partisanos. Las dos primeras ofrecen magníficos ejemplos de organizaciones de nivel medio que proporcionaron

soluciones a graves problemas militares. ¿Cómo, por ejemplo, se podía llevar a tres, cuatro o cinco ejércitos soviéticos y su equipamiento pesado a través de grandes ríos en la constante reconquista de Eurasia iniciada en el verano de 1943? En el capítulo siguiente examinaremos la historia de los esfuerzos angloamericanos, a menudo inicialmente fracasados, para cruzar grandes extensiones de agua y tierra en una costa en poder del enemigo. Pero este constituía también un enorme reto logístico para cualquier grupo de ejércitos soviético (integrado por tanques, cañones autopropulsados, artillería pesada, lanzacohetes Katiusha, camiones, el equipamiento necesario para montar el cuartel general y todo lo demás) debido a los obstáculos físicos planteados por los ríos, extremadamente anchos y rodeados de cañaverales, tan familiares en la historia de Rusia: el Volga, el Don, el Dniéper, el Dniéster y el Vístula.

Era este un problema logístico que los rusos, debido a su geografía y su historia, habían tenido que afrontar durante siglos; en 1799, por ejemplo, el gran general Aleksandr Suvórov se llevó un ejército entero a los Alpes, obviamente cruzando un gran número de ríos en el camino. Aunque la construcción de pontones no ocupa un lugar destacado en los documentos de planificación sobre los planes de rearme soviéticos en la década de 1930, el hecho es que el 1 de enero de 1942, cuando la batalla por Moscú se acercaba a su fin, el Ejército Rojo contaba ya con 82 batallones de ingenieros y otros 46 batallones de puentes de pontones independientes, que resultarían de gran importancia tres años después, en el momento de avanzar sobre Berlín. En enero de 1944, el Ejército Rojo tenía nada menos que 184 batallones de ingenieros y 68 de puentes de pontones.[52] Uno tiene la sensación de que el sistema soviético concedía mucha más importancia a los ingenieros en general que el alto mando alemán.

El problema logístico lo resolvieron las oficinas de diseño del Comisariado del Pueblo para la Defensa (NKO) —aunque todavía carecemos de muchos detalles acerca de quiénes eran esos diseñadores, debido a que los archivos no están disponibles— en la emergencia creada por el inicio de la Operación Barbarroja. Al principio no pudieron hacer mucho, ya que resultaba difícil diseñar y construir puentes de pontones cuando el invasor irrumpía a través de Minsk, Kiev y Smolensk en dirección a Moscú. Pero en la primavera de 1942 el NKO enviaba sus primeros equipos, formados por barcas (en realidad balsas) bastante primitivas hechas íntegramente de madera, capaces de transportar tropas y equipamiento ligero a través de un río, y que podían ensamblarse unas con otras para formar la base de un improvisado puente de muy rápida confección, que luego podía desmontarse de nuevo para ser utilizado en otro sitio. Estos «parques de pontones» se basaban en un equipamiento sencillo, robusto y fabricado en serie; por esa razón, las fábricas rusas nunca llegaron a construir un equivalente de las lanchas de desembarco de tanques estadounidenses (LCT, por sus siglas en inglés). Sin embargo, en septiembre de 1942 llegaban al frente los primeros de los nuevos modelos de puentes de pontones TMP,

justo a tiempo para Stalingrado. Sus equipos de montaje profesionales necesitaban solo de tres a cinco horas para erigir un puente sobre el Volga, que en algunos puntos tenía más de un kilómetro y medio de ancho, con una capacidad de carga total de ochenta toneladas. Era una notable hazaña.[53]

Al mismo tiempo, otro grupo de diseñadores y equipos de producción del NKO trabajaba en un equipamiento especializado para ser utilizado en una de las tácticas favoritas del Ejército Rojo, la denominada *maskirovka*, o «estratagema de engaño». La idea era tan vieja como la propia guerra: Escipión, Federico, Napoleón y Sherman emplearon todos ellos técnicas de engaño, y los aliados occidentales harían lo mismo, con gran éxito, antes y durante los desembarcos del Día D. La Stavka consideraba el engaño una parte esencial del avance de Rusia hacia el oeste, y ello por dos razones obvias: en primer lugar, porque compartían el respeto universal por la capacidad del ejército alemán para reaccionar rápida y fieramente a un ataque en cualquier frente, en segundo término, porque atacar a través de un río ancho y con una fuerte corriente era una empresa casi tan arriesgada como desembarcar a través de arrecifes de coral, debido a la vulnerabilidad al fuego enemigo desde la orilla. Era importante hacerlo allí donde el enemigo no estaba, o donde solo presentaba una débil línea de defensa. Así pues, el NKO se lanzó a la producción de toda una serie de artículos, desde redes de camuflaje y materiales artificiales para ocultarse en el terreno hasta maquetas y simulaciones de tanques, artillería y otras grandes armas. También se construyeron falsas trincheras, falsos aeródromos y parques de tanques de aspecto prometedor. Todo ello lo gestionaban en el campo de batalla compañías especiales de *maskirovka* asignadas a cada frente del Ejército Rojo para la doble tarea de ocultar dónde el ejército era fuerte y apuntar a posiciones ficticias desde las que no se lanzaría ningún ataque.[54]

El exitoso despliegue de estas nuevas técnicas se vio enormemente ayudado por el rápido crecimiento de grupos de partisanos soviéticos en los territorios ocupados por los alemanes aproximadamente desde mediados de 1942. Aquí, la locura del cruel trato que los nazis dispensaron a los ucranianos y otros grupos étnicos en el aborrecido imperio de Stalin se volvió en contra del alto mando alemán. Cuanto más dura era su reacción frente a las actividades partisanas (fusilamientos masivos, ahorcamientos en árboles, quema de iglesias), más empujaba esta a la gente —hombres, mujeres y niños— a la resistencia. Al parecer, la Wehrmacht no supo extraer lección alguna de las dificultades que hubo de afrontar a raíz de su represión en Creta, Grecia y Yugoslavia. Así, desde la Bretaña francesa hasta Bielorrusia, desde Noruega hasta Rodas, las fuerzas armadas alemanas se enfrentaron a la doble tarea de reaccionar a los embates de la Gran Alianza y responder a los ataques esporádicos desde el interior de los territorios que habían conquistado. Los coordinadores de operaciones especiales soviéticos, como sus equivalentes británicos, trabajaron diligentemente para suministrar a los partisanos armas ligeras, dinamita, radios y expertos en explosivos. Se calcula que en cuanto se inició la batalla de Kursk

alrededor de 100.000 guerrilleros iniciaron actividades de sabotaje y como francotiradores. Durante el mes de junio de 1943, grupos partisanos destruyeron 298 locomotoras, 1.222 vagones de ferrocarril y 44 puentes en la zona situada directamente detrás del Grupo de Ejército Centro; una señal preocupante para Manstein y otros generales que en ese momento se preparaban para el ataque sobre Kursk. Un año después, justo antes de la siguiente gran ofensiva del Ejército Rojo (la Operación Bagratión, que describiremos más adelante), los guerrilleros bielorrusos detonaban decenas de miles de cargas en líneas férreas y puentes alemanes, mientras aguardaban la orden de atacar a los pelotones alemanes, ahora dispersos tras el gran golpe que se les había asestado. Sin embargo, por más que los partisanos pudieran ayudar al Ejército Rojo, por sí solos no podrían haber cambiado las tornas en el frente oriental. Como ha señalado un estudioso, su mayor impacto se produjo cuando los principales ejércitos soviéticos se dirigían ya hacia Berlín.[55]

Los partisanos también suministraron una gran cantidad de información sobre los movimientos de tropas alemanes. Hay que admitir que a menudo resultaba difícil sacar demasiado partido de ello, puesto que en 1943-1944 llegaban informes de docenas, si no de cientos, de grupos guerrilleros, y la Stavka se enfrentaba con un problema muy parecido al que habían afrontado los planificadores estadounidenses antes de Pearl Harbor: que había demasiado «ruido». El reto para la inteligencia del alto mando soviético era que esta necesitaba datos concretos: horas exactas, cifras exactas, la línea exacta del primer ataque, la ruta exacta del movimiento de la *Kesselschlacht*, etcétera. Casi todo el mundo —el Círculo de Espías de Lucy en Suiza, los descifradores de mensajes Enigma en Inglaterra, la Orquesta Roja, los Cinco de Cambridge, los prisioneros capturados— informaba con apremio de que se preparaba una gran ofensiva alemana para junio o julio de 1943, pero ¿qué le decía eso a Zhúkov que él no supiera? La Stavka había emitido ya tres alertas distintas solo en el mes de mayo. A primeros de julio, la incertidumbre en el frente apenas resultaba tolerable. Entonces, a las dos en punto de la madrugada del 5 de julio, un pelotón avanzado ruso capturó a un ingeniero alemán que estaba limpiando campos de minas. Zhúkov y Konstantín Rokossovski decidieron de inmediato iniciar un masivo fuego graneado (el contraste con la forzosa inactividad del 21 y 22 de junio de 1941 resulta chocante). La lucha por el saliente estaba en marcha. Pero qué papel desempeñó la inteligencia en ella es algo que todavía parece confuso, y el debate entre los estudiosos sobre Kursk y la inteligencia rusa sigue abierto.[56]

Otra importante fuente de datos de inteligencia para la Stavka fueron los frecuentes informes del servicio de inteligencia aérea, que había mejorado enormemente desde la batalla de Stalingrado. Las observaciones aéreas de posiciones enemigas y unidades en movimiento, y, aún mejor, las fotografías aéreas, resultaban extremadamente valiosas por numerosas razones obvias: eran más o menos inmediatas, y podían verificarse de una manera mucho más eficaz que un mensaje de radio desde los bosques bielorrusos. Por lo tanto, podían dar a los comandantes rusos

la posibilidad de alterar el equilibrio de sus fuerzas con mayor antelación, y a la Stavka la opción de desplazar a sus ejércitos de reserva. Por último, resultaban útiles a la fuerza aérea rusa a la hora de establecer los objetivos de sus misiones aéreas tácticas.

¿POTENCIA AÉREA SOVIÉTICA?

Al igual que los otros elementos antes mencionados, también la Fuerza Aérea Roja creció enormemente en número y capacidad durante los años posteriores a 1942. Otra cosa, sin embargo, es evaluar su eficacia real. ¿Qué importancia tuvo la contribución de la potencia aérea soviética a las campañas realizadas en el frente oriental durante la guerra? El historiador tiene que ir quitando las diversas capas de la propaganda de la época, y luego de la guerra fría, que velan la historia real. Además, muchos de los archivos del bando ruso son todavía inaccesibles, mientras que las varias memorias publicadas suelen resultar poco convincentes. Esto, a su vez, lleva a tener que depender excesivamente de las fuentes alemanas. No obstante, hay algunas cosas claras.

La primera es que el papel desempeñado por la Fuerza Aérea Roja era mucho más específico que las tareas, bastante más numerosas, que hubieron de realizar las fuerzas aéreas estadounidense y británica. Obviamente, aquí no había guerra aérea en el mar; por lo tanto, tampoco aviones diseñados específicamente para portaaviones ni, en consecuencia, portaaviones con sus necesarias escoltas. No existían los despliegues masivos de potencia aérea al estilo del Mando Costero de la RAF —integrados no solo por aviones, sino también por tripulaciones, personal de tierra, bases aéreas, personal de inteligencia y de entrenamiento, cadenas de montaje y equipos encargados de suministrar combustible y municiones—, necesarios para llevar a cabo la agotadora y titánica lucha contra los submarinos alemanes. Ni tampoco un verdadero esfuerzo de guerra aérea estratégica basada en el uso de los enormemente caros bombarderos cuatrimotores de largo alcance, que eran elementos clave en la gran estrategia estadounidense y británica. La contribución aérea soviética se limitaba a dos elementos: fuerzas de caza, para defenderse de los ataques de la Luftwaffe en el territorio nacional y obtener el dominio aéreo de los campos de batalla, y fuerzas aéreas tácticas, para bombardear, ametrallar y dificultar de cualquier modo los esfuerzos de la Wehrmacht en el campo de batalla frente al avance de las fuerzas rusas.

Incluso dentro de estos ámbitos más limitados sigue siendo difícil evaluar la eficacia de la Fuerza Aérea Roja, y ello por dos razones. La primera es que carecemos de comparaciones sostenidas en el tiempo y de calidad de sus capacidades de lucha. Resulta bastante fácil aceptar que el rendimiento de todos los aviones rusos fue mejorando constantemente, sobre todo a partir de 1943, pero eso fue lo que ocurrió en todas partes. Lo que resulta más difícil de establecer son las afirmaciones

hechas cerca del final del conflicto y después de este de que, por ejemplo, el Yakovlev-3 (Yak 3) era tan bueno como los últimos Spitfire, por la sencilla razón de que estos dos aviones nunca lucharon uno contra otro, y no hablemos ya de participar en un prolongado combate aéreo como la batalla de Inglaterra en el verano 1940, o en las masivas operaciones de las fuerzas de caza aliadas en toda Europa occidental para destruir los escuadrones de la Luftwaffe de febrero a abril de 1944. ¿Dónde hubo batallas como la del Mar de Filipinas (véase el capítulo 5), en la que se demostró la completa superioridad de los Hellcat sobre los Zero? Si lo que hemos aprendido sobre el T-34 puede servirnos de guía, entonces las meras cifras relativas a la velocidad y la potencia del motor de cada uno de los cazas soviéticos simplemente no bastan. ¿Era el Yak-3 mejor que el enemigo en el combate aéreo real? Nunca lo sabremos.

La segunda dificultad para los estudiosos de este campo es aún mayor: ¿cómo evaluar la gradual hegemonía aérea de la Unión Soviética en los últimos dieciocho meses de la Gran Guerra Patriótica cuando la mayoría de los grupos de cazas de la Luftwaffe, y todos sus mejores pilotos, habían sido apartados de aquel frente para luchar en Europa occidental? Una vez lanzada la Operación Barbarroja, la fuerza aérea alemana luchaba en tres frentes (oriental, occidental y meridional), y, sin embargo, hasta finales de 1942 el 50 por ciento de sus fuerzas aéreas participaban en la campaña del este. Entonces llegó el bombardeo británico y estadounidense de las ciudades del Tercer Reich, especialmente la devastación de Hamburgo en julio y agosto de 1943 por parte de la RAF, que al parecer conmocionó sobremanera a Speer, Göring, Milch, Galland y los demás. En consecuencia, todos ellos consideraron que había que destinar muchos más recursos a la defensa del corazón industrial de Alemania, aunque tuvieran que retirarse de otras partes. Como detallábamos en el capítulo 2, los bombardeos estadounidenses y británicos sobre Alemania pudieron mitigarse, aunque en parte gracias a la reubicación de escuadrones de la Luftwaffe desde el frente oriental.

Esta reubicación se intensificó con las masivas campañas aéreas de los aliados sobre Europa occidental a principios de 1943. El impacto sobre la *Ostfeldzug* tuvo una importancia manifiesta. En abril de 1944, la fuerza aérea alemana había despojado de efectivos el frente oriental, dejando solo 500 aviones de todo tipo para enfrentarse a más de 13.000 aeroplanos soviéticos.[57] Al mismo tiempo, obviamente, Alemania tuvo que concentrar el grueso de sus baterías de doble uso antiaéreas y antitanque (más de 10.000 cañones y medio millón de hombres) en la defensa de sus ciudades, en lugar de tratar de expulsar del cielo a la Fuerza Aérea Roja y frenar en seco los avances de Zhúkov en tierra. Stalin siempre se quejaba a Churchill de que Occidente no hacía lo bastante para doblegar a Alemania. Nunca reconocería que quizá la guerra aérea sobre Rusia se ganó, aunque de manera indirecta, gracias a la guerra aérea sobre el Ruhr.

Así pues, ¿fue el rendimiento de la fuerza aérea soviética, la VVS, el de un cuerpo de primera clase, o es que simplemente se enfrentaba a una fuerza aérea

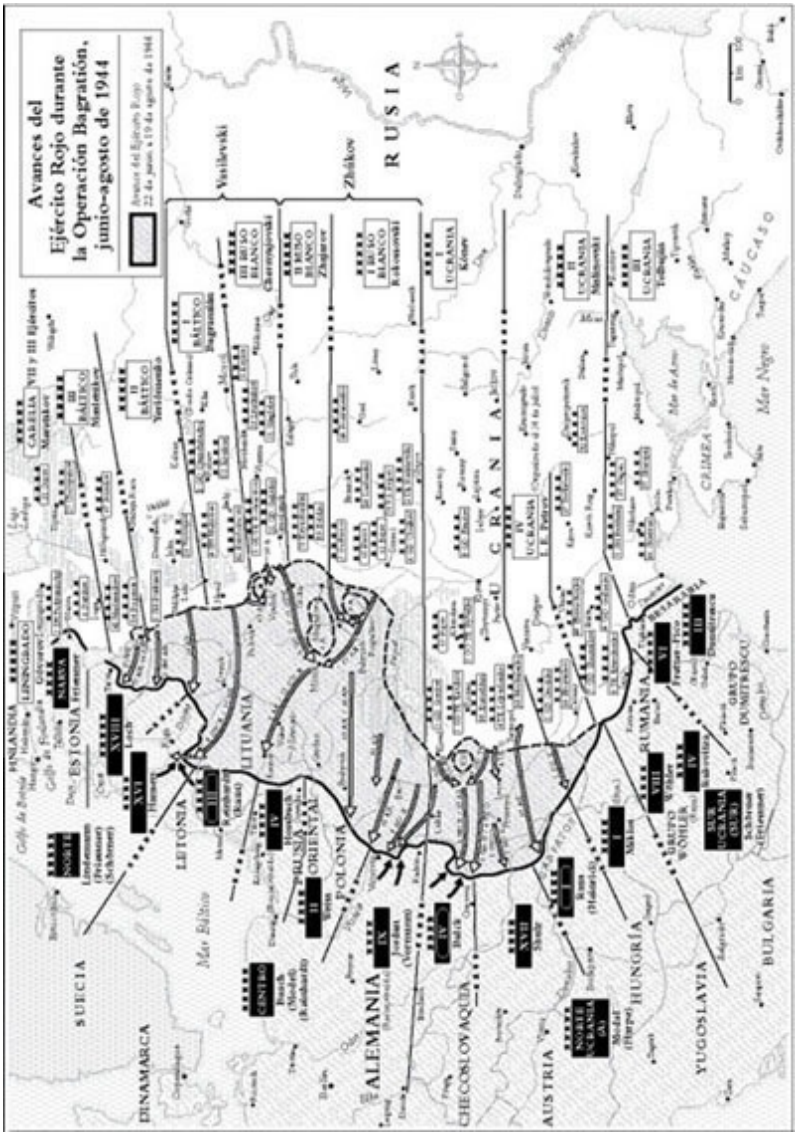
alemana debilitada, tripulada cada vez más por aviadores novatos? La VVS bien podría haberse vuelto hegemónica solo cuando la guerra ya estaba esencialmente ganada. Más concretamente, es difícil encontrar una ocasión (o, mejor, repetidas ocasiones) en que una escuadrilla de dieciocho Fw-190 se enfrentara a otra de dieciocho Yak-3 y la segunda se alzara decisivamente con la victoria. El respetado piloto de caza ruso Kozhemyako registra en sus memorias una ocasión en que sus Yak divisaron a cuatro cazas Fw-190, pero estos últimos simplemente aumentaron la velocidad y desaparecieron (aunque no podrían haber superado a un Spitfire o a un Mustang). De hecho, uno se pregunta cuántos Fw-190 quedaban en el frente oriental a finales de 1944, aparte de los escuadrones que fueron reconvertidos a la fuerza en cazabombarderos para reemplazar a los achacosos Stuka y participar en la guerra terrestre. En la Operación Bagratión, es posible que la ratio de aviones de caza entre la Fuerza Aérea Roja y la Luftwaffe ascendiera a la desproporcionada cifra de 58 a 1, lo cual, de ser cierto, convierte en un sinsentido cualquier evaluación comparativa real. Cuando resurgió el fabuloso «Fénix Rojo», ¿fue acaso porque no había oposición alguna y los grupos que quedaban de la Luftwaffe se dedicaban a suministrar guarniciones y bombardear puentes de pontones, y no a combatir por el control del cielo?[58]

Este aspecto concreto del conflicto aéreo en la Segunda Guerra Mundial sigue siendo, pues, confuso, a pesar de algunos estudios académicos impresionantes.[59] Resulta evidente que en las primeras fases de la guerra la Fuerza Aérea Roja era una nulidad. Solo el primer día de la Operación Barbarroja los rusos perdieron alrededor de 1.200 aeronaves (casi con toda probabilidad alcanzados en tierra), frente a unas pérdidas alemanas de solo 35 aviones. Luego vino la gradual reacción rusa. En las etapas finales de la batalla de Stalingrado (cuando la lucha en las calles era tan intensa que los Stuka no podían ser utilizados en operaciones de apoyo de proximidad), los soldados del Ejército Rojo pudieron ver unos cuantos aviones con una estrella roja volando por encima de ellos. Al mismo tiempo, también las presiones entre los aliados desempeñaron su papel. La Luftwaffe se enfrentaba ahora a un frente norteafricano y mediterráneo que se desmoronaba, a la llegada de los bombarderos estadounidenses a Inglaterra y a la devastación a manos de Harris de ciudades como Colonia, todo lo cual obligaba al alto mando a llevar a los mejores pilotos y a los cazas más rápidos de vuelta al Reich. Por su parte, la VVS finalmente estaba recibiendo mejores aviones, como el caza Yak-9 y el enormemente mejorado Ilyushin Sturmovik, un avión «cazatanques» de vuelo a baja altitud excepcionalmente resistente, aunque bastante lento, diseñado para ayudar en el avance hacia el oeste del Ejército Rojo.[60] En 1944, el Yak-3 estaba también en servicio y causando estragos entre los aviones de transporte y los bombarderos ligeros y los últimos modelos de Focke-Wulf Fw-190, con los que era difícil maniobrar. La Fuerza Aérea Roja también estaba haciéndose con sus propios ases de la aviación (incluidas mujeres aviadoras), aunque todavía en la Operación Bagratión seguiría perdiendo más aviones que la

Luftwaffe. En general, aunque la verdadera importancia de la potencia aérea soviética durante la Gran Guerra Patriótica sigue estando rodeada de misterio, probablemente desempeñó un papel mucho menor a la hora de cambiar las tornas en el frente oriental de lo que proclamaron sus iniciales propagandistas.

EL PRINCIPIO DEL FIN: DE BAGRATIÓN A BERLÍN

El 22 de junio de 1944, mientras los aliados occidentales avanzaban lentamente más allá de la vista de las playas de Normandía, y mientras las tropas estadounidenses luchaban metro a metro a través de Saipán, el Ejército Rojo ponía en marcha la Operación Bagratión, una ofensiva a gran escala sobre el frente central alemán en la que participó un número de fuerzas terrestres varias veces superior al total conjunto de todas las involucradas en los ataques del Mar de Filipinas y el Día D. En el frente oriental no había nada a pequeña escala, pero el tamaño de los efectivos del Ejército Rojo y la Fuerza Aérea Roja que participaron en Bagratión excedió todo lo sucedido con anterioridad, ya fuera Moscú, Stalingrado o Kursk. De manera bastante apropiada, Stalin dio a la operación el nombre del general más agresivo de la Rusia imperial, Piotr Bagratión, que murió a causa de las heridas recibidas cuando le cerraba el paso a Napoleón en la gran batalla de Borodinó. Puede que no fuera casualidad que Bagratión, como Stalin, procediera de Georgia, ni que la operación a la que dio nombre se iniciara exactamente tres años después del día en que lo hizo la Operación Barbarroja. Era el masivo contragolpe de la Unión Soviética.[61]


Avances del
Ejército Rojo durante
la Operación Bagratión,
junio-agosto de 1944
Avances del Ejército Rojo
22 de junio a 19 de agosto de 1944
Vasilevski
Zhukov
RUSIA
FINLANDIA
ESTONIA
LETONIA
LITUANIA
POLONIA
ALEMANIA
SUECIA
DINAMARCA
CHECOSLOVAQUIA
AUSTRIA
HUNGRÍA
RUMANIA
YUGOSLAVIA
BULGARIA
CRIMEA
CÁUCASO
Mar Báltico
Mar Negro
Mar de Azov
CARELIA
NORTE
CENTRO
RUSIA ORIENTAL
SUR UCRANIA (SSK)
NORTE UCRANIA (SK)
GRUPO DUMITRESCU
GRUPO WÖHLER
I BÁLTICO
II BÁLTICO
III BÁLTICO
III RUSO BLANCO
II RUSO BLANCO
I RUSO BLANCO
I UCRANIA
II UCRANIA
III UCRANIA
IV UCRANIA
KARSA
XVIII
XVI
XVII
XVIII
XVII
XVIII
XVII
XVIII

iniciales de Bagratión? Probablemente no suponga una gran diferencia; aunque las variadas y contradictorias cifras resultan simplemente desconcertantes, todas suman un enorme total. Según cierta versión, «al comienzo de la ofensiva, la Stavka había destinado aproximadamente 1.700.000 efectivos de combate y apoyo, alrededor de 24.000 piezas de artillería y morteros, 4.080 tanques y cañones de asalto, y 6.334 aviones. La fuerza alemana era al principio de unos 800.000 efectivos de combate y apoyo, y 9.500 piezas de artillería, pero solo 553 tanques y cañones de asalto, y 839 aviones».[62] En la segunda batalla de El Alamein, Rommel contaba con solo 27.000 efectivos alemanes; la fuerza, relativamente grande, del imperio británico —230.000 hombres— era mucho más pequeña que cualquiera de los cinco frentes de ejércitos (es decir, grupos de ejércitos enteros) rusos que avanzaban hacia el oeste en junio de 1944.

Pero la Operación Bagratión no fue solo una cuestión de fuerza bruta. El Ejército Rojo había alcanzado por fin su pleno potencial. Todavía sentía los efectos de las purgas estalinistas de la década de 1930 cuando atacaron los alemanes, y luego tuvo que sufrir enormemente en todas las batallas iniciales, con pérdidas desproporcionadas. El ejército había tenido muchos fracasos, y, desde los mandos hasta los soldados, había tardado en aprender las importantes lecciones derivadas de sus humillaciones o incluso de sus dolorosas victorias. Pero, a la larga, el alto mando había aprendido a juntar todas las piezas en la que sería la más impresionante recuperación en el campo de batalla de toda la guerra. En el momento de Bagratión, Stalin estuvo dispuesto a confiar a dos miembros de la Stavka, Aleksandr Vasilevski y Zhúkov, la coordinación de la crucial sección central de aquellos cinco gigantescos frentes que se extendían desde el Báltico hasta Ucrania; siempre, claro estaba, que Zhúkov proporcionara informes diarios a su receloso jefe.

En esta inmensa batalla, el Ejército Rojo se encontró con el problema inverso al del denominado «torrente expansivo»: las líneas del defensor se contraían y se concentraban cada vez más en cuanto a la ratio entre tropas y territorio. Sin embargo, aún en junio de 1944 la longitud del frente oriental alemán seguía siendo enorme, y el mero tamaño de las fuerzas terrestres soviéticas resultaba abrumador. Irónicamente, cuanto más se retiraba la Wehrmacht, pese a las furiosas contraórdenes de Hitler, más pasaba la *Ostfeldzug* a parecerse al frente occidental de 1914-1918. Pero esta vez el bando atacante tenía una ventaja numérica de al menos tres o cuatro a uno, y en muchos de los choques concretos sería más bien de diez a uno.

Cada una de las piezas de la compleja maquinaria necesaria en una gran operación terrestre trabajó en favor del Ejército Rojo. La *maskirovka* fue excelente. Aunque el OKW preveía una nueva gran ofensiva soviética durante los meses de verano, no tenía ni idea de dónde se llevaría a cabo el ataque principal; suponían que probablemente sería en el sur o quizá en el frente báltico. Asimismo, el OKW subestimó enormemente el tamaño de la fuerza que sería desplegada contra Minsk, en el centro. El T-34-85, ahora en enormes cantidades y con sus numerosos defectos ya

corregidos, era prácticamente imparable. En un enfrentamiento de uno contra uno, un solo tanque Tiger o Panther seguía siendo todavía más fuerte, pero para entonces las tácticas de los blindados soviéticos estaban mucho más desarrolladas, y los rápidos T-34 evolucionaban más ágilmente alrededor de los lentos tanques nazis o bien los conducían hacia una emboscada antitanque. Los batallones de ingenieros especializados en cruzar ríos se hallaban en su apogeo, y contaban con la gran ayuda de la inteligencia de los partisanos del otro lado con respecto a dónde, y dónde no, intentar un desembarco a través del Berézina y del Dniéper.

Además, al contar con camiones y servicios de aprovisionamiento mucho mejores que antes, la capacidad del Ejército Rojo de cara a las tácticas de penetración profunda y explotación resultaba por fin viable. (Las propuestas de tales operaciones habían sido elaboradas ya en 1935, solo para ser desechadas en las posteriores purgas.) E irónicamente, mientras los ejércitos rusos pasaban de la pasmosa rigidez de Stalin a una mayor flexibilidad, las fuerzas terrestres alemanas abandonaban su histórica *Bewegungskrieg* («guerra fluida») por una absurda política de aferrarse a cada reducto debido a que su Führer había ordenado no retirarse, facilitando así los movimientos de cerco de los soviéticos.[63] Para entonces, asimismo, los escuadrones de ataque a tierra de la Fuerza Aérea Roja controlaban el espacio aéreo sobre el campo de batalla. Y, sobre todo, la infantería rusa —de hecho, los soldados rasos y sus sargentos— tenía una gran experiencia sobre cómo combatir casa por casa, calle por calle, seto por seto. Mientras que el Ejército Rojo tenía divisiones cada vez más duras y experimentadas, los alemanes tenían cada vez menos.

La Stavka se aseguró primero de que los cinco frentes de ejércitos realizaran constantes tanteos, a fin de crear inseguridad en el enemigo, y luego ordenó los ataques, siempre en momentos distintos (la ofensiva de Polotsk el 1 de julio, la de Vilna el 7 de julio, etcétera), con el golpe principal en el centro, a fin de capturar Minsk y luego dirigirse al oeste, hacia la frontera polaca. Aquí el combate fue más feroz que ningún otro desde Stalingrado, y con el mismo resultado, un ejército alemán entero capturado y otro destrozado. En los doce días transcurridos entre el 22 de junio y el 4 de julio de 1944, el Grupo de Ejércitos Centro perdió 25 divisiones y 300.000 hombres, en lo que Zaloga califica como «la derrota más calamitosa de todas las fuerzas armadas alemanas en la Segunda Guerra Mundial». Las bajas totales alemanas de la Operación Bagratión ascendieron a la desconcertante cifra de 670.000 muertos, heridos o prisioneros, si bien las rusas fueran aún mayores (178.000 muertos y 587.000 heridos). Ciertamente, el camino de Moscú a Berlín se empapó en sangre. La diferencia era que la URSS todavía tenía millones de hombres a los que recurrir, y para un solo objetivo estratégico. Y además no luchaba sola, puesto que al final los ejércitos angloamericanos —británicos, estadounidenses y canadienses— intervinieron plenamente en la batalla. Para cuando terminó la campaña de Normandía en el frente occidental, en agosto de 1944, la Wehrmacht había perdido a otros 450.000 hombres en Francia. Apenas resulta sorprendente que las divisiones

avanzadas aliadas informaran de que la mayor parte de los soldados alemanes capturados en el último año de la guerra eran, o bien hombres de edad más avanzada, o bien miembros de las Juventudes Hitlerianas, reclutados en un desesperado intento de sustituir a los exhaustos batallones de hombres aptos para el combate.

Se cerraba el círculo. Cuando se inició Bagratión, los ejércitos soviéticos estaban a unos 1.200 kilómetros de Berlín. Paralelamente, los de Patton en el oeste de Normandía se hallaban a unos 1.000 kilómetros de Berlín. Dos meses después París era liberado, y las unidades del Ejército Rojo, que habían recorrido una distancia mucho mayor, contemplaban Varsovia desde el otro lado del Vístula. Mientras tanto, los ejércitos aliados en Italia se topaban con la Línea Gótica, bastante al norte de Roma. Todos ellos estaban cansados, habían reducido su marcha y necesitaban reabastecerse de las vastas provisiones que llegaban de la retaguardia. Pero a todos les consolaba el hecho de que en junio de 1944 el Tercer Reich había sufrido varias derrotas colosales e irreversibles en el campo de batalla. Como expresa un historiador en el título de su libro más reciente, «Se acabó la guerra relámpago».[64] De hecho, hacía cierto tiempo que no había habido guerra relámpago, pero ahora esta se había terminado definitivamente.

Así, cuando concluyó Bagratión en agosto de 1944, con las aguerridas tropas de primera línea del Ejército Rojo exhaustas y las suficientes reservas de combustible, municiones y piezas de recambio nuevamente un tanto rezagadas, todo el mundo sabía quién había ganado aquella campaña. Los finlandeses se deshicieron ágilmente del yugo nazi y en septiembre firmaron un tratado de paz con Moscú, mientras en el sur Rumania y Bulgaria también se separaban del Reich de los Mil Años. Ahora todo se jugaba en Berlín, en la que sería una historia de asombrosa resistencia alemana con unas aplastantes probabilidades en contra.[65] Fue, obviamente, una resistencia desesperada, como la del frente occidental, pero todavía alimentada por las pasiones ideológicas que atenazaban a las unidades de la Wehrmacht, así como a los soldados de las Waffen-SS, y por el miedo patológico a que la rendición significara la muerte, de manera no muy distinta a la que en los años previos los alemanes habían infligido a sus enemigos derrotados en el frente oriental. Y también les atenazaban las repugnantes y crecientes atrocidades cometidas contra todos los enemigos internos del ahora condenado Reich.[66]

La abrumadora importancia de esta titánica campaña descuella por sí sola. Si no se podía derrotar al ejército alemán en el campo de batalla en Rusia, además de debilitarlo en el norte de África, Italia y Francia, entonces no se ganaría la guerra. La victoria en el mar y en el aire, por cruciales y absolutamente necesarias que fueran, simplemente no bastaban. Una de ellas daría protección a las líneas aliadas a través de los mares. La segunda daría protección aérea para los vitales puntos de contraataque de Gran Bretaña y el norte de África, y permitiría la acumulación de miles de bombarderos aliados que inutilizarían las industrias y la infraestructura del Tercer Reich. Sin embargo, si Hitler se negaba a rendirse, algún ejército tendría que

aplastar a las formidables fuerzas terrestres de Alemania, marchar sobre el búnker del Führer y poner fin a la guerra. En su mayor parte, sería el Ejército Rojo el que lo haría. Como consecuencia, el 85 por ciento de todas las pérdidas de la Wehrmacht se producirían en el frente oriental.

Resulta patente que los alemanes no se esperaban que los soldados rusos serían tan resistentes, ni que los diseñadores e ingenieros rusos suministrarían a dichos soldados un armamento cada vez más eficaz. Y, salvo unas pocas excepciones que mencionamos a continuación, también ignoraron el carácter descabellado de lo que estaban intentando desde una perspectiva geográfica. Una de aquellas excepciones fue Halder. Antes de ser destituido como jefe del estado mayor del ejército, expresó en repetidas ocasiones su preocupación por aquel enorme esfuerzo. A la ya mencionada entrada de su diario donde explica que, tras haber previsto que habría unas 200 divisiones del ejército soviético al inicio de la guerra, habían contabilizado al menos 360, le sigue este lamento: «El tiempo … les favorece, ya que ellos están cerca de sus recursos, mientras que nosotros nos alejamos cada vez más de los nuestros. Y así nuestras tropas, dispersas a lo largo de un frente inmenso, sin la menor profundidad, se ven sometidas a los incesantes ataques del enemigo. A veces estos tienen éxito, puesto que hay que dejar demasiadas brechas abiertas en esos enormes espacios». Un mes después, Halder estaba retirado, Von Rundstedt había sido destituido por sugerir una retirada invernal, y los funestos avances hacia Stalingrado y el Cáucaso seguían adelante. En 1943 y 1944 eran muchos más los generales que se habían dado cuenta de que habían ocupado demasiado espacio, pero si lo decían en voz alta o se retiraban de sus frentes, también ellos serían destituidos.

El sustituto de Halder como jefe del estado mayor del ejército entre 1942 y 1944 fue Kurt Zeitzler. Mucho después de terminada la guerra, se sentó a realizar algunos cálculos geográficos en un fascinante ensayo titulado «Hombres y espacio en la guerra». Cuando se inició la Operación Barbarroja, el Ostfront tenía alrededor de 700 kilómetros de longitud. En las Navidades de 1941 la Wehrmacht había avanzado 1.000 kilómetros y, junto con sus aliados, controlaba un frente de unos 1.800, con un número total de efectivos significativamente menor. En el verano de 1942 abarcaban 2.000 kilómetros; por entonces Zeitzler le suplicaba a Hitler que cediera espacio, pero en vano. A finales de 1942 el frente oriental tenía alrededor de 2.900 kilómetros de longitud, mientras que al mismo tiempo las tropas alemanas habían de abastecer el Muro Atlántico, que abarcaba otros 2.000, y las costas noruegas y danesas, que se extendían a lo largo de otros 2.400 más; unas cifras que todavía dejaban fuera las fronteras norteafricanas, las costas balcánicas, Creta, Rodas y otras islas. (Quizá no fuera casualidad que el hiperactivo Zeitzler sufriera una crisis nerviosa en julio de 1944 y solo mucho después pudiera escribir sobre aquella funesta extralimitación geográfica.) En teoría, todos los frentes del imperio nazi eran defendibles, a condición de que la Wehrmacht disfrutase de la clase de superioridad tecnológica y táctica sobre sus enemigos que durante generaciones poseyera el ejército romano

frente a los bárbaros de fuera de sus fronteras. Pero eso nunca fue así para Alemania durante la Segunda Guerra Mundial ni en el aire ni en el mar, y en 1943-1944 la superioridad operativa y logística en tierra también se desplazaba claramente hacia el bando aliado.[67]

EL FRENTE ORIENTAL Y EL ATLÁNTICO NORTE

Por extraña que pueda parecer inicialmente la comparación, la *Ostfeldzug* se asemeja a otra épica y prolongada campaña de la Segunda Guerra Mundial: la batalla del Atlántico. Ambas tuvieron lugar aproximadamente en las mismas latitudes, una en los límites occidentales de la ofensiva bélica alemana y la otra en sus límites orientales. Para los dos enemigos de Hitler involucradas en ellas, Gran Bretaña y la Unión Soviética —y sus respectivos caudillos militares, Churchill y Stalin—, su lucha tenía un carácter existencial. Al seguir combatiendo pese a los desastres iniciales, cada uno de ellos mermó los recursos alemanes (armamento, acero, rodamientos, personal entrenado, equipos de detección, cobertura aérea) tanto del frente occidental como del oriental. Luego, el bombardeo de ciudades y fábricas alemanas por parte de la RAF vino a exacerbar el dilema del Tercer Reich en relación con los recursos, aun antes de que los estadounidenses entraran en el conflicto. El esfuerzo bélico terrestre de Rusia siempre estuvo vinculado, de manera distante pero definitiva, a las acciones navales y aéreas británicas, porque ambos forzaron a Berlín a tomar decisiones relativas a la asignación de recursos.

Tanto la batalla del Atlántico como la gran lucha a lo largo del frente oriental fueron batallas de desgaste que se prolongaron año tras año, oscilando en favor de unos u otros, y con ambos bandos echando mano de cada vez más refuerzos, introduciendo nuevas armas, empleando la inteligencia más novedosa y combatiendo en las zonas periféricas septentrionales y meridionales, pero siempre con la necesidad de mantener el control del área central. En los primeros años del conflicto, 1941 y 1942, estos grandes combates navales y militares por Europa se saldaron con unas pérdidas extraordinariamente elevadas, aunque nunca lo bastante como para eliminar a ningún contendiente del conflicto, como les había pasado antes a países como Polonia, Francia, Noruega y otros. La mayor abundancia de recursos de las grandes potencias dio lugar a una guerra mayor y más prolongada. Sin embargo, solo a mediados y finales de 1943 resultaría evidente su conclusión: ni los submarinos de Dönitz podían ganar en el Atlántico, ni los Panzer de Manstein podían ganar en Rusia. Las derrotadas fuerzas alemanas, terrestres, aéreas y navales, seguirían siendo peligrosas y seguirían luchando muy bien, pero sus días de ofensiva se habían terminado. También se había desvanecido cualquier esperanza de negociar al estilo del compromiso de paz de 1918. La «rendición incondicional» exigida en Casablanca significaba justamente esto.

En segundo lugar, ni en la campaña del Atlántico ni en la del Ostfront hubo

ninguna arma maravillosa que por sí sola transformara el curso de la lucha. La batalla del Atlántico no se ganó particularmente gracias a Enigma, ni al Erizo y el torpedo autodirigido o la carga de profundidad, ni al radar miniaturizado, ni a los aviones de largo alcance y los portaaviones de escolta, ni a la investigación operativa, ni a la construcción de los navíos Liberty, ni a los grupos de cazasubmarinos, ni a los focos Leigh, ni al bombardeo de los muelles y astilleros de los submarinos alemanes. Pero a mediados del decisivo año 1943 todo ello se juntó para ayudar a cambiar las tornas, y el historiador que pone demasiado énfasis en cualquiera de estos aspectos distorsiona el panorama general, holístico. Del mismo modo, la Gran Guerra Patriótica no se ganó principal o mayoritariamente gracias a la superior inteligencia del Ejército Rojo, o al incremento de la supremacía aérea, o a los tanques T-34-85, o a las unidades PaK, los campos de minas y los batallones de construcción de pontones, o al mejor apoyo logístico, o a una moral de combate más elevada. La victoria requirió de todos esos elementos, y además estos hubieron de ser organizados. Pero hizo falta tiempo para montar las diversas piezas, igual que lleva tiempo reunir a una orquesta y ensayar para realizar una buena actuación.

En 1943, el Almirantazgo británico, y especialmente el Mando de los Accesos Occidentales, había alcanzado por fin ese nivel satisfactorio. Más o menos en la misma época, quizá un poco más tarde, la Stavka y los grupos de operaciones avanzados del ejército al mando de Zhúkov y Vasilevski habían hecho lo mismo. Habida cuenta del gran número de ejércitos, divisiones, regimientos, grupos aéreos, células partisanas, batallones de ingenieros, equipos de ferrocarriles y puentes, y, tras ellos, administradores de transportes, planificadores de producción y jefes de fábricas, la hazaña organizativa de aquel estado ruso tan maltrecho fue simplemente asombrosa, algo que hasta hoy todavía no se ha reconocido del todo en Occidente. En cambio, aunque los alemanes combatieron extraordinariamente bien en todos los escenarios bélicos, añadieron una especial ferocidad de índole racial a su lucha en el frente oriental y produjeron algunas armas de primera clase para aquella dura campaña; en la *Ostfeldzug* del Tercer Reich nunca se llegó a dar una orquestación plena y eficiente de todas las piezas. Aquellos eslavos despreciados, infestados de judíos, bolchevizados, campesinos y atrasados, aquellos frágiles siervos del inepto régimen comunista, fueron capaces de organizar de hecho el camino a la victoria mejor que los famosamente eficaces prusianos ylos fanáticos *Supermenschen* nazis.

Una última idea: puede que pasen muchos años antes de que se permita a los historiadores sumergirse en las fuentes documentales que revelarán toda la historia de los intermediarios y las organizaciones que contribuyeron a cambiar el curso de la Gran Guerra Patriótica. Sabemos cómo se desarrollaron las grandes batallas terrestres del este, y disponemos de buenos detalles biográficos sobre un personaje tan llamativo como Zhúkov.[68] Asimismo, hoy en día comprendemos mejor el modo en que Stalin y la Stavka dirigieron el esfuerzo bélico. Pero ¿qué hay de las contribuciones menos conocidas a la victoria soviética? ¿Quiénes fueron los

solucionadores de problemas en esa parte del conflicto, los equivalentes a los innumerables actores del bando angloamericano cuyas historias son tan fácilmente accesibles? Es evidente que existieron e hicieron enormes aportaciones en los tres años transcurridos entre las operaciones Barbarroja y Bagratión, creando bucles de realimentación cada vez más directos entre los niveles superior e inferior de la maquinaria bélica soviética, y produciendo, a la larga y tras muchos reveses, los instrumentos de la aplastante victoria del Ejército Rojo. Sus logros son manifiestos, pero el mundo aún no conoce sus historias.

4

Cómo avanzar en una costa en poder del enemigo

Soplaba el viento a favor de Francia
cuando izamos nuestras velas,
ahora ya no esperaremos
a probar fortuna.

MICHAEL DRAYTON (1563-1631), «Agincourt»

El conde de Chatham, espada en mano,
aguardaba a sir Richard Strachan;
sir Richard, ansiando ir a por ellos,
aguardaba al conde de Chatham.

Poemilla contemporáneo sobre
el fracaso la Expedición Walcheren, 1809

El rasgo especial de los anfibios es que pueden habitar, y de hecho habitan, en dos mundos, el mar y la tierra. Generalmente se sienten más felices y seguros en el elemento acuático, y criaturas como las tortugas y las focas se aventuran en la orilla con creciente vulnerabilidad, aunque nadie consideraría a un cocodrilo del Nilo adulto una presa fácil. El propio acto de pasar del mar a la tierra está lleno de riesgos; a no ser, obviamente, que ese paso se dé sin oposición y ocurra en condiciones meteorológicas y topográficas favorables. En tiempos de guerra, tales circunstancias no suelen presentarse.

Este capítulo trata de la evolución de la guerra anfibia durante la Segunda Guerra Mundial hasta la gran invasión de Normandía en junio de 1944. Por su propia naturaleza, no habla de desembarcos pacíficos y sin oposición de hombres desde barcos hasta la costa, como cuando Guillermo III cruzó al sur de Inglaterra en 1688, poniendo fin al reinado de los Estuardo. Aquí nos centraremos en las operaciones militares contra una costa en manos de unos defensores decididos a frustrar la tentativa de invasión. Esto incluye los ataques fallidos desde el mar, pero es esencialmente un estudio del modo en que ciertas organizaciones encontraron soluciones a uno de los retos más difíciles que afronta cualquier ejército: cómo desembarcar en una costa defendida por un enemigo bajo el contraataque lanzado por este.

En ese sentido, y al igual que los otros capítulos de este libro, este aborda la cuestión fundamental de cómo obtener ventaja sobre el enemigo y, así, contribuir a ganar el conflicto. Se halla íntimamente ligado a tres de los otros cuatro capítulos. La guerra del Pacífico de 1941-1945 (capítulo 5) tiene que ver con batallas libradas en un escenario donde desembarcar en una costa distante y a menudo hostil era la clave del éxito o el fracaso estratégico. Así, aunque está dedicado a la guerra anfibia aliada

en Europa, este capítulo no puede separarse de las campañas, prácticamente simultáneas, libradas en Guadalcanal, las Gilbert y las Marianas, debido a sus numerosas similitudes. Pero tampoco puede escindirse de las tratadas en los dos primeros capítulos. En la epopeya de la derrota de la hegemonía nazi en Europa a manos de los aliados occidentales, se dieron tres pasos sucesivos con la intención de que encajaran perfectamente, como un triángulo pegado con cola: el primero fue el control de las aguas atlánticas y la derrota de los submarinos alemanes, en que la potencia marítima tuvo una enorme ayuda de la potencia aérea; el segundo fue el dominio del cielo, en que las fuerzas aéreas aliadas en el Reino Unido y el norte de África contaron con un suministro continuo de municiones, combustible y piezas de recambio transportados por vía marítima, y el tercero fue la invasión de las costas enemigas, donde los vulnerables ejércitos de tierra tuvieron protección tanto por mar como por aire. La colosal operación de Normandía iba a ser, pues, una fusión espectacular de potencia marítima, aérea y terrestre, la apoteosis de los tres ejércitos combinados.

LOS DESEMBARCOS MARÍTIMOS EN LA HISTORIA

La historia de la guerra anfibia se remonta a mucho antes de la propia existencia del término moderno. El masivo desembarco de los persas en Maratón, la funesta expedición ateniense a Sicilia en el 415 a. C., la invasión de Britania por Julio César en el 55 a. C. y algunas de las cruzadas se invocan como ejemplos de ataque en tierra desde el mar.[1]

Examinar aquellas acciones bélicas puede ayudar a clarificar los duraderos rasgos históricos de esta forma especial de guerra. No hablamos aquí de incursiones en una costa enemiga, como el ataque de sir Francis Drake a Cádiz y otros puertos españoles en la década de 1580. Aquellos fueron ataques desde el mar, pero con ellos no se pretendía un asentamiento permanente en la cabeza de playa seguido de un avance sobre el resto del continente. Las operaciones como el ataque a Cádiz tenían por regla general un propósito más limitado, más concreto, como desbaratar las intenciones del enemigo (el de Drake fue un ataque preventivo sobre la armada española con el fin de entorpecerla) o dañar sus capacidades ofensivas (como la incursión de Zeebrugge en abril de 1918, en que los británicos planearon bloquear la salida de submarinos del puerto del mismo nombre, ocupado por los alemanes), o bien eran simplemente ataques persistentes, a pequeña escala, para desbordar y —se esperaba— desgastar a los defensores. Las unidades de comandos de los Reales Marines británicos realizaron muchas incursiones de esa clase durante una gran parte de la Segunda Guerra Mundial, obligando a Hitler a ordenar el despliegue de un enorme número de tropas de la Wehrmacht a lo largo de las costas occidentales de Europa, desde el norte de Noruega hasta la frontera entre Francia y España. A finales de diciembre de 1941, por ejemplo, una incursión de comandos logró destruir la central eléctrica alemana,

las fábricas y otras instalaciones de Vaagso, en la parte central de la costa noruega, y en febrero de 1942 otra célebre incursión contra la estación de radar de Bruneval, cerca de El Havre, permitió hacerse con un equipamiento de importancia vital.

Pero estas no fueron invasiones; en Bruneval, los comandos en realidad se lanzaron en paracaídas, cogieron la maquinaria y se fueron por mar.[2] Algunas de ellas tenían una utilidad específica, como la adquisición de equipos de radar, o las posteriores incursiones de minisubmarinos contra barcos mercantes enemigos en Gironda (u otras similares, como la hazaña inmortalizada en la película *El infierno de los héroes*). A veces, quizá, las ventajas eran psicológicas; desde luego lo fueron para Churchill, quien casi inmediatamente después de la caída de Francia —y mucho antes de la batalla de Inglaterra— ordenó a los jefes de estado mayor que propusieran «medidas para una vigorosa, innovadora e incesante ofensiva contra todo el litoral ocupado por los alemanes».[3] Por último, hasta de la más pequeña de las incursiones, ya fuera un éxito como Vaagso o un fracaso como Guernsey (julio de 1940), había lecciones que extraer: sobre el entrenamiento, mando y control, las comunicaciones tierra-mar, el armamento utilizado, los navíos empleados, la exactitud de la información de inteligencia previamente recabada, etcétera.

Pero son las lecciones de las operaciones anfibias más grandes y decididas las que reclaman nuestra atención aquí. La primera era que se necesitaban tropas y equipamiento especializados para llevar a cabo con éxito una invasión contra un enemigo resuelto establecido en tierra. A veces, quizá, una unidad improvisada apresuradamente, si contaba con el elemento sorpresa, podría realizar un milagro operativo; pero cuando se lanzaban contra un enemigo que había preparado bien sus defensas, por lo general tales ataques terminaban en un desastre. Así pues, no resulta sorprendente que los historiadores llamen nuestra atención sobre dos innovaciones del ejército de Felipe II, ya que dicho cuerpo constituyó una de las fuerzas motrices de la «revolución militar» de los siglos XVI y XVII. El primero fue la creación en Madrid de tropas especialmente entrenadas, asignadas a las diversas armadas españolas y experimentadas en desplazarse a tierra desde barcos; la Real Infantería de Marina española nació en las operaciones realizadas en la década de 1560 para recuperar Malta, y luego otras potencias siguieron el ejemplo creando sus propias unidades. La segunda fue la construcción de plataformas de armas específicas y la puesta en práctica de tácticas convenientes para su éxito en la batalla. Así, en la operación española realizada en mayo de 1583 para recuperar las Azores de manos de una guarnición anglo-franco-portuguesa, «se dispusieron barcazas especiales para descargar caballos y 700 piezas de artillería en la playa; se equiparon botes de remos especiales con pequeños cañones para apoyar los botes de desembarco; se prepararon provisiones especiales para ser descargadas y respaldar a los 11.000 hombres que constituían la fuerza de desembarco».[4] Los atacantes también recurrieron al engaño, ya que una fuerza parcial desembarcó en una playa distante y distrajo a la guarnición mientras dos contingentes de infantes de marina desembarcaban en el punto principal.

La segunda lección general, igualmente importante, era que quienes ordenaron una operación anfibia, ya fuera el rey de España en la década de 1580, o Churchill, Roosevelt y los jefes del Estado Mayor Conjunto en 1942-1943, tuvieron que eliminar la rivalidad entre los distintos cuerpos y crear alguna forma de mando unificado. Una cosa es la rivalidad entre aliados (Wellington solía decir que tener enemigos no era ni de lejos tan malo como tener aliados), pero la rivalidad entre las fuerzas armadas de la propia nación es algo a todas luces más serio. En muchos casos, el fracaso operativo se debió a una falta de apreciación de lo que el otro cuerpo podía o no podía hacer, o incluso de cómo pensaba. El poemilla citado al principio de este capítulo sobre el conde de Chatham y sir Richard Strachan no lo he escogido simplemente como un ejemplo de la maliciosa sátira del período de la Regencia en Inglaterra. La invasión de Walcheren de 1809 fue un desastre. El lugar fue mal elegido, puesto que se trataba de una isla pantanosa e infestada de malaria; no se hicieron preparativos serios (herramientas, barcazas, recopilación de información…) para un avance desde la isla a los Países Bajos; Chatham pudo hacer muy poco con sus 44.000 efectivos, y Strachan y sus barcos se quedaron a cierta distancia de la costa. No hubo personal de planificación ni una estructura de mando unificada. Fue un caos total; pero no sería ni el primero ni el último.

La última lección era la más vieja de todas: que por muy sofisticadas que fueran y bien coordinadas que estuvieran las fuerzas armadas involucradas en un desembarco, siempre se iban a ver sometidas a las restricciones de la distancia, la topografía, la accesibilidad y las condiciones meteorológicas del momento. El motor de combustión interna conquistó una gran cantidad de tiempo y espacio, pero, frente a la contundente fuerza de un vendaval, este se veía enormemente mermado y su potencia, reducida (como sabemos por las dificultades físicas que tuvo Churchill simplemente para llegar a Casablanca). Teniendo en cuenta que las mareas cambiaban a diario —en el Atlántico había importantes subidas y bajadas del nivel del mar— y que en cuestión de un momento podía estallar una tormenta, siempre hubo una gran inquietud ante la idea de que las fuerzas desembarcaran en una costa abierta, e incluso en una costa de sotavento.

Siempre que fuera posible, pues, los planificadores de la invasión, pensando también en las tropas de refuerzo y en las provisiones, preferían contar con un puerto seguro y operativo en el que sus barcos pudieran fondear a salvo y a través del que pudieran fluir los refuerzos. El problema, obviamente, era que cualquier buen puerto que mereciera semejante calificativo iba a estar fuertemente defendido por cañones, bastiones, fortificaciones externas, fortificaciones internas y posiblemente minas y obstáculos ocultos, mientras que las tropas de invasión y sus transportes estarían a cierta distancia de la costa, mareados por un mal de mar colectivo y por el flujo y reflujo de las mareas antes de iniciar siquiera el sangriento ataque. Así, la historia de la guerra anfibia se halla repleta de ejemplos de asaltos que fueron rechazados: en 1741 los ingleses desplegaron 24.000 hombres, 2.000 cañones y 186 barcos contra

Cartagena de Indias (Colombia), y, sin embargo, fueron ahuyentados por una guarnición española mucho más pequeña que defendía una fortaleza enorme. La tentativa de tomar un puerto enemigo provocaba, naturalmente, una virulenta reacción defensiva, y lo más probable es que tuviera consecuencias funestas; desembarcar en playas, ya fueran cercanas o lejanas, exponía a las tropas a los elementos acuáticos y también las obligaba a llevar consigo sus propios sistemas de comunicaciones (equipamiento de construcción de pontones, unidades de reparación, piezas de recambio…) hasta que alcanzaran las carreteras del enemigo. Pero decidir prescindir de cualquier ataque anfibio y limitarse a una campaña terrestre (como hicieron los aliados en Italia entre 1943 y 1945, aparte de Anzio) equivalía a no poder aprovechar las ventajas de la flexibilidad marítima y verse obligado, en cambio, a avanzar penosamente. Una de estas dos opciones operativas podía conducir a la victoria, pero era imposible saber por adelantado cuál de ellas.

En suma, los ataques desde el mar constituían una apuesta; quizá solo los ataques aerotransportados podían ser más arriesgados. No era solo cuestión de unos barcos que descargaban soldados y equipamiento, y luego se marchaban; era una acción conjunta y coordinada bajo fuego hostil y a menudo en circunstancias físicas extremadamente difíciles. Implicaba un ideal casi imposible: un estado mayor conjunto que funcionara como un reloj bajo un único comandante, y en que todo el mundo conociera su lugar y su papel gracias a un entrenamiento sistemático previo a la invasión. Se basaba en un sistema de comunicaciones magnífico frente a los esfuerzos del enemigo por perturbarlo, y asimismo requería el armamento adecuado. Después de todo eso, podría ser que apenas resultara factible.

Con todas estas lecciones históricas disponibles (y algunas campañas anteriores que se estudiaban en las academias militares superiores decimonónicas), podría pensarse que las fuerzas armadas anteriores a 1914 habrían tenido que estar mejor preparadas para llevar a cabo ataques flexibles y cuidadosamente planificados desde el mar de lo que lo estuvieron cuando finalmente llegó la Gran Guerra. Esto debería haber sido especialmente así en el caso de los responsables políticos y los altos estrategas de Londres, educados en el «modo de guerra británico».[5] Pero dichos estrategas prestaron mucha menos atención a las lecciones derivadas de la campaña de Crimea (torpe, pero de hecho coronada por el éxito al forzar a Rusia a pactar) que a los ataques semejantes a estocadas del ejército prusiano contra Dinamarca, Austria y por último Francia en la década de 1860. Si las futuras guerras europeas habían de decidirse tan rápidamente, en el primer verano y otoño de campaña en los principales campos de batalla, ¿qué sentido tenían las incursiones periféricas? Era esta una pregunta a la que los partidarios de la guerra anfibia les resultaba difícil responder. Hubo otra razón por la que en la Primera Guerra Mundial se practicó tan poco la guerra anfibia: la situación estratégica general. Esta fue abrumadoramente una guerra terrestre europea y, por ende, una guerra de generales. Los inmensos ejércitos de las Potencias Centrales combatían por el territorio contra los inmensos ejércitos de

Francia, Gran Bretaña y (más tarde) Estados Unidos en el oeste, Rusia en el este e Italia en el sur. Dado que en 1917-1918 los ejércitos angloamericanos se habían adentrado ya profundamente en Francia, no había ninguna necesidad de un masivo desembarco anfibio en las costas francesas. Las minas, los torpedos y la artillería costera impedían cualquier ofensiva aliada en el Báltico; las operaciones navales que sí se produjeron fueron ataques germano-rusos en un escenario secundario. Todas las naciones importantes del Mediterráneo eran o aliadas (Francia e Italia y sus colonias, más Egipto) o neutrales (España, Grecia), lo que dejaba solo Turquía y el Mediterráneo oriental como posibles blancos. Los japoneses, aliados británicos, controlaban Extremo Oriente, y engulleron con facilidad las expuestas colonias alemanas en dicha zona.

Así, pese a toda la palabrería previa a 1914 del almirante Jacky Fisher y otros sobre el ejército como un «proyectil» disparado hacia tierra por la marina, no estaba claro dónde podía dispararse ese misil, aun en el caso de que los generales británicos aceptaran ser despachados de tal modo (algo que, una vez instalados en Francia, no hicieron). La conquista de las colonias alemanas en África y el Pacífico sur se llevó a cabo relativamente sin oposición, salvo por una desastrosa operación anfibia realizada en noviembre de 1914 por fuerzas indobritánicas contra el puerto tanganiqueño de Tanga, lo cual debería haber constituido una saludable lección acerca de cómo la falta de entrenamiento, comunicaciones, equipamiento y liderazgo puede convertir un ataque imaginativo en un fiasco.[6] Pero las lecciones solo son saludables si se aprenden.

Por desgracia, las lecciones de Tanga no lo fueron, como se demostraría fácilmente en el que sería el mayor ejemplo de una invasión anfibia fracasada en el siglo XX: la campaña de Galípoli de 1915-1916, un conflicto tan notable como el ataque ateniense a Sicilia, e igualmente desastroso. Aún hoy, Galípoli es objeto de una gran atención, no solo por sus resonancias históricas (como atestigua cada conmemoración del día ANZAC en Australia y Nueva Zelanda, o la glorificación en Turquía de la figura de Mustafá Kemal, más tarde conocido como Atatürk), sino también debido a nuestra fascinación ante la espectacular brecha existente entre su gran objetivo estratégico y su desastrosa ejecución. Quizá ninguna otra operación ilustre mejor que esta el bucle de retroalimentación —en este caso, completamente desfavorable— entre lo que ocurre en tierra y lo que sucede en el mar, y cómo el curso general de la guerra puede verse afectado por un contratiempo táctico.[7] Mediante la sola jugada de hacer pasar una fuerza por los Dardanelos, mantenía su principal defensor (Churchill), la tambaleante Rusia vería restablecidas sus vías marítimas hacia el oeste y, de ese modo, se mantendría activa en el conflicto; por otro lado, el supuestamente frágil poder turco (el país se había unido a Alemania en noviembre de 1914) podría verse empujado al colapso, y debido a ello los estados balcánicos de Grecia, Bulgaria y Rumania podrían verse tentados a abandonar su neutralidad.

Aunque el razonamiento estratégico era atractivo, la operación en sí fue una catástrofe. Se inició con una tentativa puramente naval, en marzo de 1915, de atravesar el estrecho; para cuando la flota aliada logró salir del campo de minas dispuesto por Turquía, había perdido cuatro acorazados (tres británicos y uno francés), con otros tres bastante dañados; un resultado peor que las pérdidas de la marina británica en Jutlandia un año más tarde. Después de eso, se formaron unidades de infantería de varias fuentes: regimientos franceses del Mediterráneo, unidades británicas de Egipto, la India y la propia Gran Bretaña, nuevas divisiones australianas y neozelandesas camino del frente occidental… A finales de abril de 1915, después de haber dado a los turcos mucho tiempo para traer refuerzos, empezaron a desembarcar en las escarpadas colinas, llenas de barrancos y cubiertas de espinos, de la península de Galípoli. Por mucho que lo intentaron, las fuerzas aliadas no pudieron obtener el control de las zonas más elevadas, y sufrieron espantosas pérdidas. Los dos bandos fueron incorporando más y más divisiones, pero la situación no cambió. En diciembre y enero, en una serie de rápidos movimientos nocturnos que sorprendieron a los turcos, los aliados se retiraron de las playas, reconociendo la derrota, y pusieron rumbo a casa. Habían perdido a 44.000 hombres y tenían heridos a otros 97.000 (más que todas las bajas de Estados Unidos en la guerra de Corea). Las víctimas turcas fueron aún más elevadas, pero ellos habían ganado.[8]

Las naciones occidentales habían demostrado ser mucho mejores a la hora de abandonar una playa de los Dardanelos que a la de desembarcar en ella, por no hablar de pasar de su emplazamiento inicial a su destino principal en el interior. En retrospectiva, las razones de esta derrota resultan evidentes. El clima en los Dardanelos es siempre extremadamente inestable, y va desde el calor intenso de los meses de verano (sin las adecuadas reservas de agua, cualquier ejército se marchitaría como un arbusto, y los índices de enfermedad se dispararían) hasta las intensas tormentas y ventiscas procedentes del Bósforo al avanzar el invierno. La topografía es imponente, con empinadas pendientes, grietas abruptas y espinos por todas partes. Las zonas de desembarco, especialmente las que eligieron las unidades australianas y neozelandesas, eran inhóspitas, y resultaba prácticamente imposible avanzar desde allí. La información de la inteligencia aliada sobre lo que cabía esperar era escasa, las fuerzas no habían sido entrenadas para esta clase de operaciones y el fuego de apoyo desde los barcos anclados frente a la costa fue incompleto, debido en parte a que resultaba difícil ver dónde estaban los turcos y, en parte, a que las escuadras de bombardeo se veían constantemente obligadas a alejarse por las minas y los submarinos enemigos (durante el mes siguiente fueron hundidos otros tres acorazados). Las embarcaciones que llevaron a los hombres a la orilla no eran en absoluto lanchas de desembarco propiamente dichas, aparte de unos cuantos prototipos. Por último, tanto el armamento como las tácticas de las inexpertas unidades a las que se ordenó avanzar sobre aquel escarpado terreno eran sencillamente inadecuados para la tarea. De la supervisión de este fiasco se encargó

una estructura de mando que recuerda al poemilla de sir Richard Strachan y el conde de Chatham aguardándose en vano el uno al otro; con la salvedad de que esta vez el número de víctimas y la inmensidad del fracaso fueron mucho, mucho mayores. En consecuencia, la vía hacia Rusia no pudo abrirse, Turquía se mantuvo activa en el conflicto y luchó hasta el final, Bulgaria se unió a las Potencias Centrales y los demás países balcánicos permanecieron neutrales. Algo más de un año después, la Rusia imperial iniciaría su desintegración.

Después de Galípoli, el interés británico en las operaciones anfibias disminuyó comprensiblemente. Se necesitaban cada vez más recursos para los colosales combates en todo el frente occidental, y, en consecuencia, ahora los exóticos y difíciles desembarcos desde el mar no se veían con buenos ojos. A instancias de Francia, en los meses posteriores de 1915 un ejército aliado estableció una cabeza de playa en Salónica, pero durante los tres años siguientes nunca llegaría a alejarse demasiado de la costa, y a aquellos batallones se les daría acertadamente el sobrenombre de «los jardineros de Salónica». La primavera siguiente, los franceses luchaban por la supervivencia en la Champaña y Flandes, y, por lo tanto, se oponían a cualquier aventura oriental. Y aunque los británicos se sintieron mucho más tentados a combatir por los territorios del imperio otomano a partir de 1915-1916, lo hicieron mediante ataques terrestres a gran escala, hacia el este desde Egipto y hacia el norte desde Basora. Los mandos del ejército sencillamente no estaban interesados en que sus divisiones se quedaran estancadas en costas hostiles, mientras que la marina se centraba en contener a la Flota de Alta Mar en el mar del Norte y en tratar de evitar perder la batalla de convoyes contra los submarinos en el Atlántico. La incursión de Zeebrugge de 1918, por muy bien ejecutada que estuviese, era solo una incursión; nada más. Tampoco la entrada de Estados Unidos en la guerra supuso un cambio de actitud; millones de soldados de infantería fueron transportados en barco sanos y salvos a El Havre y luego marcharon por tierra hasta el frente. En 1917-1918 los marines estadounidenses se hallaban desplegados muy en el interior, luchando en las orillas de los ríos Aisne y Mosa.

En suma, la Primera Guerra Mundial vino a desacreditar el concepto de guerra anfibia. Y cuando hubo pasado la tormenta de la guerra y el nuevo paisaje estratégico mundial reveló sus contornos —más o menos en 1923—, había razones obvias por las que este tipo de operaciones contaba con pocos seguidores. Desde luego, tanto en la derrotada Alemania, ahora bastante disminuida, como en Francia e Italia, maltrechas y a duras penas victoriosas, y en la Unión Soviética, todavía naciente, había abundantes ideas bélicas, pero ninguna de ellas implicaba la proyección de fuerza a través de los océanos. Japón atravesaba una fase liberal, y el ejército todavía no había mostrado su potencia; ni siquiera en su ofensiva para tomar Manchuria en 1931, en una operación terrestre que no tuvo nada que ver con atacar playas o tomar puertos. A finales de la década de 1930 las cosas serían distintas, y en su ofensiva en el bajo Yangtsé habría grandes barcos mercantes japoneses transportando lanchas de

desembarco y vehículos. Así pues, durante este período posterior a 1919 solo dos de las siete grandes potencias pensaron mínimamente en la guerra anfibia.

Una de aquellas dos potencias fue Gran Bretaña, por más que la austeridad económica y la vergüenza de Galípoli (revivida en muchas memorias de la guerra) llevaran las operaciones conjuntas a un oscuro y polvoriento rincón; el resultado fue algún que otro ejercicio de entrenamiento a pequeña escala, un manual de entrenamiento teórico y tres prototipos de lancha de desembarco MLC (siglas en inglés de Motor Landing Craft). Solo la invasión japonesa de China en 1937 y luego la crisis de 1938 en torno a Checoslovaquia obligarían a reanudar su planificación y organización. Sobre el papel, las cosas empezaron a mejorar. Se creó el Centro de Formación y Desarrollo Inter-Servicio (ISTCD, por sus siglas en inglés), se diseñaron lanchas de desembarco especializadas y sus correspondientes barcos de transporte, y se actualizó el manual de ataques anfibios. Pero todo esto era pura teoría. Entre los oficiales de nivel medio había una buena colaboración mutua, y tenían ideas magníficas y avanzadas, pero seguían careciendo de los instrumentos adecuados. Un ejercicio a gran escala realizado de la playa de Slapton, en Devon, en julio de 1938, se vio enormemente perturbado por un fuerte viento —casi un temporal—, y terminó en caos. Esto espoleó al ISTCD, que emprendió una planificación más seria, y hoy hay que reconocerle el mérito de haber sabido prever prácticamente todas las dificultades prácticas que afrontarían las operaciones anfibias durante la Segunda Guerra Mundial. Sin embargo, curiosamente, cuando estalló el conflicto esta unidad auténticamente interdisciplinaria fue disuelta. El ejército se hallaba en Francia, la fuerza aérea estaba bombardeando Alemania y la marina aguardaba a entrar en combate en alta mar con la Kriegsmarine; así que, ¿dónde demonios iban a realizarse operaciones conjuntas? ¿Y a quién le interesaban? En septiembre de 1939, todos los oficiales del ISTCD, excepto uno, volvieron a sus respectivas unidades de combate.[9]

El otro país interesado en la guerra anfibia fue Estados Unidos, debido a varias razones: por sus largas costas, sus múltiples puertos y sus playas llanas, por sus preciados recuerdos de la guerra de 1812, y porque, desde la fundación de la República, esta contaba con su propia infantería de marina, el Cuerpo de Marines, con todo un historial de campañas especiales («Desde los salones de Moctezuma hasta las costas de Trípoli»).[np30] Pero de la historia del Cuerpo de Marines de Estados Unidos antes y durante la guerra de 1941-1945 en el Pacífico trataremos más propiamente en el capítulo 5 de este libro, en el que resultarán evidentes tanto las semejanzas como las diferencias con la guerra anfibia en Europa. En este capítulo nos centraremos solo en el escenario europeo.

OPERACIONES ANFIBIAS DE 1940 A 1942

El rasgo principal de la guerra anfibia durante los tres primeros años de la Segunda Guerra Mundial no fue la puesta en práctica por parte de los aliados occidentales de

sus proyectos del período de entreguerras, sino la conmoción que produjeron las extraordinarias victorias del Eje a lo largo de un territorio tan extenso, al que muy a menudo había accedido por mar.[10] Así, por ejemplo, desde cualquier perspectiva física y técnica, la exitosa conquista de Noruega a manos de la Wehrmacht, en tan solo un par de meses de 1940, frente a una oposición anglofrancesa potencialmente muy superior, fue (y sigue siendo) uno de los mayores ataques por sorpresa de toda la historia militar. Basta con echar un vistazo al mapa —con los puertos y aeródromos de toda la costa este de Escocia, desde Rosyth hasta Scapa Flow, previamente emplazados durante décadas para bloquear cualquier ofensiva alemana hacia el norte— para hacerse una idea del fracaso aliado a la hora de responder al ataque de Hitler a esa posesión estratégicamente crucial. Es cierto que en las batallas navales frente a la costa, y en el fiordo de Narvik, la flota del almirante Raeder sufrió una derrota sin paliativos de la que, quizá, nunca llegara a recuperarse del todo, pero la marina británica simplemente no pudo afrontar los ataques de la Luftwaffe más al sur, y las unidades militares anglofrancesas desembarcadas se encontraron por lo general frente a unas tropas alpinas mejor posicionadas y mejor entrenadas.

Así pues, y sobre todo, los soldados llegados por mar se vieron enfrentados por primera vez a una potencia aérea hostil. Churchill, que a veces tenía una mentalidad demasiado histórica, no supo entenderlo, y sus exigencias diarias de acción en Noruega vinieron acompañadas de una profunda falta de conciencia acerca de la confusión generada en tierra y el efecto intimidatorio de los bombarderos de alcance medio y cazabombarderos alemanes.[11] Quizá lo único bueno que salió del fiasco noruego fue el voto parlamentario contra el gobierno de Chamberlain y la sustitución del primer ministro por el propio Churchill en los ajetreados días de mayo de 1940. Sin embargo, aunque el nuevo, hiperactivo e imaginativo líder bélico del imperio británico iba a ver, solo unos meses después, cómo el fracaso alemán a la hora de obtener el control aéreo del canal de la Mancha volvía completamente imposible su operación anfibia, León Marino, todavía no había llegado a entender que esa misma restricción valía también para la propia marina británica. Sin una cobertura aérea sólida, ni siquiera los buques de guerra más potentes podían operar con seguridad frente a una costa enemiga. Lo que los campos de minas turcos habían hecho en Galípoli, ahora podían hacerlo los cazabombarderos nazis en todas las aguas costeras de Europa occidental.

Esta lección resultó evidente en 1941 y 1942, los años en que el imperio británico sufrió derrota tras derrota. Sus tentativas a gran escala de acudir en defensa de Grecia y luego de conservar Creta terminaron en desastre. Quizá ningún ejército del mundo podría haber parado la horda de divisiones mecanizadas y acorazadas que un enfurecido Hitler había ordenado enviar a los Balcanes en abril y mayo de 1941, abriéndose paso a través de Yugoslavia hasta el sur de Grecia en un tiempo increíblemente corto. Pero los británicos, que previamente habían intimidado por completo a la flota italiana, poseían el dominio del mar, y Creta era una isla. Pese a

ello, sin potencia aérea eso importaba poco. El lanzamiento alemán de tres mil paracaidistas en las inmediaciones a Maleme el 20 de mayo desquició a los batallones de defensa, y la Luftwaffe infligió un duro castigo a los intentos de la marina británica, o bien de reforzar la guarnición, o bien, solo un par de semanas después, de retirar a las exhaustas tropas. Esta vez no había ningún Hurricane ni Spitfire presente, como los había habido sobre el cielo de Dunkerque, y, en consecuencia, ninguna de las exhortaciones de Churchill a mantenerse firmes pudo evitar que una bomba de 250 kilos atravesara la cubierta del destructor *Kashmir*, que se hundió en dos minutos (otros cinco destructores y tres cruceros sufrieron la misma suerte). La marina británica no tenía buques de guerra de defensa puntual ni de vigilancia avanzada, como los que desplegaría la marina estadounidense en Okinawa, en el verano de 1945, para interceptar los ataques de kamikazes. Solo seis meses después (el 9 de diciembre de 1941), los bombarderos de la elitista 22.ª Flotilla Aérea del Brazo Aeronaval japonés destrozaron al nuevo acorazado británico *Prince of Wales* y al crucero de combate *Repulse* frente a la costa malaya en menos de tres horas. El nuevo buque de guerra había sido diseñado para hacer frente a la posibilidad —anunciada por Billy Mitchell— de que los aviones pudieran hundir acorazados, y estaba equipado con 175 cañones antiaéreos capaces de disparar 60.000 proyectiles por minuto.[12] Pero incluso eso resultaba ineficaz frente a unos ataques aéreos bien ejecutados.

Lo que sí funcionaba era el control aéreo del litoral y de las aguas más próximas. En la Segunda Guerra Mundial, la potencia aérea creó vencedores y vencidos; o se tenía o no se tenía. Para la operación de Noruega, la Luftwaffe desplegó 800 aviones de combate y 250 de transporte, mientras que los británicos tenían muchos menos de los dos tipos y los franceses, ninguno. Para la invasión de Creta, la fuerza aérea alemana dispuso de 500 aviones de transporte (y 100 planeadores), 280 bombarderos, 150 cazabombarderos, 180 cazas y 40 aviones de reconocimiento. Todas estas aeronaves crearon una pesadilla logística sobre los atestados aeródromos del sur de Grecia. Sin duda, los británicos habrían agradecido un problema así.[13] Los japoneses desplegaron 34 bombarderos de alto nivel y 51 aviones torpederos en un solo ataque contra el *Prince of Wales* y el *Repulse*; no había cobertura de la RAF desde bases terrestres, y el portaaviones de la marina británica destinado a la escuadra, el *Indomitable*, había sufrido daños al encallar durante las pruebas. Exactamente a la misma hora del hundimiento de los acorazados británicos, aviones japoneses procedentes de Formosa dejaron fuera de combate a casi todas las modernas aeronaves estadounidenses que había en Luzón, permitiendo así un ataque anfibio prácticamente ininterrumpido sobre las Filipinas y más allá.

Así pues, desde principios de 1942, si algo les quedó claro a los planificadores tanto estadounidenses como británicos involucrados en el contraataque occidental es que no podía llevarse a cabo ningún ataque desde el mar sin el control absoluto del aire, y no solo sobre las propias playas donde estuviera previsto el desembarco.

También había de establecerse la supremacía aérea sobre los accesos marítimos al escenario de la invasión frente a las fuerzas aéreas, de superficie y submarinas enemigas, y frente a cualesquiera contraataques lanzados desde el aire y desde tierra que pudieran llevarse a cabo contra la cabeza de playa.

Pero incluso si tenían el dominio del aire, e incluso si no se tropezaban con unidades alemanas veteranas, todavía tenían que determinar cómo desembarcar en la costa. El primer ataque anfibio aliado contra una fortaleza enemiga fue la mal llamada Operación Menace («Amenaza») de septiembre de 1940, una acción emprendida por la marina y la infantería de marina británicas para ayudar a las fuerzas del general Charles de Gaulle a capturar la colonia de Senegal, en poder de la Francia de Vichy, con su puerto y base naval clave de Dakar. Los resultados fueron vergonzosamente malos en casi todos los aspectos, y al cabo de unos días las fuerzas conjuntas de Gran Bretaña y la Francia Libre se habían visto obligadas a abandonar la operación sin haber llegado siquiera a tierra. La gestión de mando y control fue terrible. El comandante británico, general Noel Irwin, tenía su cuartel general en el crucero *Devonshire*, que en un momento dado tuvo que zarpar a toda prisa hacia el norte para expulsar a algunos destructores de la Francia de Vichy; luego fue transferido, junto con sus mandos, a un transporte, y después al acorazado *Barham*, que se vio involucrado en un duro combate cuerpo a cuerpo con los cañones de la fortaleza de Dakar y los del formidable nuevo acorazado *Richelieu*. Los navíos cercanos a la costa salieron bastante mal parados, y el único submarino de la Francia de Vichy que había en la zona causó serios daños al segundo acorazado británico, el *Resolution*. Los limitados ataques aéreos lanzados desde el portaaviones *Ark Royal* no tuvieron el menor efecto. Quizá fuera bueno que las tropas no llegaran a luchar en tierra, como sostiene la mordaz novela satírica de Evelyn Waugh sobre esta operación, *Hombres en armas*. Debió de resultarle difícil a un Irwin extremadamente frustrado controlar su lenguaje cuando redactó su informe definitivo durante la travesía de regreso a Gibraltar; pero sin duda lo consiguió en dos convincentes puntos: 1) sin un barco especial que actuara como cuartel general de las operaciones conjuntas, esta clase de operaciones nunca funcionarían, y 2) los barcos involucrados en un intercambio de disparos contra un fuerte llevaban las de perder, una verdad que Churchill seguía cuestionando.[14] Nelson, el más audaz de los comandantes navales, solía afirmar que enfrentar buques de guerra contra puertos bien defendidos no era una decisión prudente. Eso seguía siendo cierto un siglo y medio después.

Los ingleses hicieron un nuevo intento en abril y mayo de 1942 con la Operación Ironclad, contra una importante posesión insular de la Francia de Vichy, Madagascar, o al menos contra su estratégico puerto septentrional de Diego Suárez, para prevenir cualquier posible ataque japonés. Esta vez las cosas fueron mejor. La resistencia francesa en el principal objetivo y en torno a él fue leve y se mostró dispuesta a rendirse cuando algunas unidades del ejército y la infantería de marina la rodearon (las guarniciones del sur resistieron en la jungla un poco más). Las fuerzas terrestres

incluyeron la cesión y el despliegue de una división entera del ejército británico en ruta al escenario bélico de la India y Birmania. Las defensas antiaéreas francesas fueron mínimas, mientras que la cobertura de los escuadrones de caza de los dos portaaviones de flota británicos fue amplia. Y hubo por fin un barco habilitado como cuartel general, un transatlántico reconvertido, separado del grupo de bombardeo (que solo tuvo que disparar durante diez minutos), las fuerzas de asalto y la distante cobertura de la Flota Oriental.[15] En consecuencia, esta operación resultó mucho más fácil que la vergüenza de Dakar, y en el Mando del Cuartel General Conjunto hubo un gran regocijo al ver que por fin se había hecho algo bien.

Hubo otro aspecto positivo en la Operación Ironclad que merece más atención de lo que generalmente se le dedica: la fuerza de desembarco había zarpado desde el río Clyde (Glasgow y sus puertos inferiores), lo que significa que la potencia marítima británica estaba proyectando unidades militares a la asombrosa distancia de 14.500 kilómetros, hasta el extremo norte de Madagascar. Ahora bien, es cierto que en esta fase de la guerra el ejército británico, en rápida expansión, enviaba convoyes de tropas regulares con una fuerte protección de buques de guerra desde el Clyde, pasando por el cabo de Buena Esperanza, hasta Oriente Próximo y la India, lo que hacía que los planificadores del Almirantazgo estuvieran más familiarizados con la logística global; lo único que hizo falta fue emplear una de aquellas divisiones en tránsito (en este caso, la 5.ª División de Infantería) para llevar a tierra un considerable apoyo a los comandos, y añadir un número mucho mayor de lo habitual de buques de guerra de protección de la Fuerza H y la Home Fleet. Aun así, la planificación había implicado organizar grupos enteros de buques de transporte de tropas y de escolta que viajaban a distintas velocidades y desde diferentes puertos a fin de lanzar un ataque de muy largo alcance desde el mar, una hazaña logística considerable (solo planificar las comidas para 40.000 hombres en el mar era en sí mismo un ejercicio enorme).

El Mando de Operaciones Conjuntas (COC, por sus siglas en inglés) había sido creado por orden de Churchill en junio de 1940 para realizar incursiones a todo lo largo de las costas de la Europa ocupada. Irónicamente, es posible que la caída de Francia creara una oportunidad para el renacimiento de las operaciones conjuntas. Con el estímulo del primer ministro británico, la gama de objetivos se volvió más ambiciosa, y los prudentes jefes de estado mayor hubieron de restringirlos. Dakar fue la primera prueba de fuego del COC, con los resultados ya descritos, y algunos críticos pensaron que sus dudas estaban justificadas. Pese a ello, espoleados por un impaciente Churchill, cada vez más consciente de que sus nuevos aliados estadounidenses insistirían en realizar grandes operaciones anfibias en Europa en cuanto fuera posible, e impresionados por la llegada en octubre de 1941 —tras una carrera meteórica— del joven y vigoroso vicealmirante lord Louis Mountbatten para dirigir el COC y convertirse en un colega de su comité, a los jefes de estado mayor británicos no les quedaba otro remedio que aceptar el hecho de que había que incrementar los recursos destinados a operaciones anfibias.

Y así lo hicieron, aunque ese hecho planteara enormes exigencias a la industria británica de construcción de barcos, ya completamente desbordada. Una serie de buques de pasajeros rápidos fueron reconvertidos en enormes naves de desembarco para la infantería (LS-I), se adaptaron un par de transbordadores holandeses como transportes de tropas y se diseñaron cientos de lanchas de desembarco más pequeñas, muchas de ellas en Estados Unidos. Se iniciaron las pruebas de las primeras lanchas de desembarco para tanques, de crucial importancia. Se reclutó un número cada vez mayor de personal, tanto naval como militar. Operaciones Conjuntas salió del atolladero; ¿acaso podría mencionarse otro puesto que hubiera de adquirir tanta importancia en un desembarco en una costa hostil como el denominado «maestro de playa», esto es, el responsable de dirigir a las tropas, los camiones y los tanques a su llegada, de llevar tanto a estos como sus provisiones hacia el interior y de eliminar rápidamente los obstáculos? Al año siguiente se incrementó el número de campos de entrenamiento y playas de prácticas, casi todos ellos en las heladas aguas de Escocia y lejos del reconocimiento de la Luftwaffe (y si uno quería practicar desembarcos en mares encrespados, ese era el sitio perfecto). Los primeros barcos propiamente diseñados como cuartel general conjunto de los tres ejércitos estaban siendo ya fabricados, y pronto entrarían en servicio. La energía de Mountbatten era contagiosa, pero fue ciertamente importante obtener el éxito de Madagascar.[np31][16]

DESEMBARCOS BRITÁNICOS EN MADAGASCAR, MAYO DE 1942

Aunque la Operación Ironclad fuera relativamente desconocida, vino a demostrar la creciente capacidad aliada para las operaciones anfibias de muy largo alcance. Fue el primer gran contraataque británico sobre el Eje y sus satélites

Debido a ello, aún resultó más decepcionante que a todos aquellos prometedores indicios pronto les siguiera otra operación anfibia de lo más chapucera, esta vez en Dieppe. Por fortuna, a esta última le seguiría a su vez, solo tres meses después, la mayor —y más exitosa— operación anfibia que los aliados habían intentado hasta entonces, y que se llevaría a cabo en el norte de África.

DIEPPE Y EL NORTE DE ÁFRICA: ADVERTENCIA Y ESTÍMULO

¿Por qué prestarle tanta atención en nuestra historia a una incursión a pequeña escala en un puerto francés que duró solo un día (del 18 al 19 de agosto de 1942) antes de que los atacantes se vieran expulsados de nuevo al mar? Desde cualquier perspectiva, ni en tamaño ni en intención la incursión de Dieppe fue, ni de lejos, tan significativa como Walcheren, Galípoli o Creta en la historia de la guerra anfibia; aunque hubiera resultado tener éxito, tampoco pretendía ir más allá. Sin embargo, pese a no haberlo tenido en absoluto, reveló numerosas lecciones que los planificadores del imperio británico todavía tenían que aprender. Fue aquella una operación mal organizada, que produjo un número de bajas desproporcionado, principalmente canadienses. En ese fracaso, irónicamente, reside su importancia; tendría la misma utilidad perversa que las pérdidas de los convoyes HX-229 y SC-122 en marzo de 1943 y las terribles pérdidas de bombarderos de la USAAF en las incursiones de Schweinfurt y Ratisbona, en octubre de 1943. Estos tres duros golpes asestados por los alemanes en el plano táctico-operativo —escoltas de convoyes, estrategia aérea y desembarco anfibio— obligaron a los aliados occidentales a replantearse seriamente sus supuestos previos y a buscar con ahínco nuevas armas, tácticas y técnicas de entrenamiento y de organización.

Pero Dieppe tuvo algo especial en comparación con las incursiones de los convoyes y los bombarderos, que para empezar eran intrínsecamente estratégicas. Se concibió en todo momento como una prueba, un ensayo de ataque contra el Muro Atlántico, que la Wehrmacht había estado construyendo desde que tomara la decisión de abandonar la Operación León Marino a finales de 1940. Esta operación pretendía generar lecciones que pudieran ayudar en los preparativos para posteriores acciones de mayor envergadura. Muchos historiadores han empleado este argumento de la utilidad —«las lecciones de Dieppe»— como su justificación última, mientras que a los canadienses les ha ofendido la idea de que el primer despliegue de sus tropas en el escenario europeo fuera solo una especie de conejillo de Indias en un experimento, y encima tan chapucero.[17]

La planificación y ejecución de la incursión se realizaron a instancias de las Operaciones Conjuntas de Mountbatten. Se había de tomar un importante puerto defendido por el enemigo y mantenerlo durante un breve tiempo, para recabar información y crear una oportunidad de medir la reacción alemana. Todo esto tenía sentido militarmente, y también reflejaba la realidad política: tanto Stalin como Roosevelt presionaban en favor de la pronta apertura de un segundo frente en Francia, la opinión pública británica se hallaba intranquila por los reveses sufridos en el norte de África y Extremo Oriente, y la canadiense se preguntaba si sus tropas iban a entrar alguna vez en combate. La operación original, que tenía el nombre en clave de Rutter, en realidad se planeó para primeros de julio, aunque, como un mal presagio, se vio trastocada por un ataque nocturno de la Luftwaffe a los navíos reunidos en el puerto. Rebautizada como Operación Jubilee, cinco semanas después sería puesta en marcha, a través del canal de la Mancha, como la mayor operación

conjunta realizada hasta entonces en la región. Participaron alrededor de 6.100 efectivos, la mayoría de los cuales formaban parte de dos brigadas de infantería canadienses. Se incorporaron casi todos los rasgos obvios de un ataque anfibio. Habría protección aérea, un bombardeo naval y dos ataques por los flancos, además de la acometida principal. Las lanchas de desembarco también llevarían tanques. El convoy de 250 navíos iría precedido de dragaminas y escoltado por destructores. También se les unirían fuerzas especiales, como los comandos (más cincuenta *rangers* estadounidenses, las primeras tropas de tierra de dicho país que lucharon en Europa, y las primeras en morir), y las fuerzas centrales atacarían las playas justo antes del alba. Sobre el papel todo parecía perfecto. Soplaba el viento a favor de Francia.

En plena noche, el grupo del flanco norte se tropezó con un pequeño convoy alemán que navegaba siguiendo la costa y entró en combate con torpederos enemigos, llevando las de perder; con ello, las defensas terrestres alemanas fueron alertadas. Solo un pequeño contingente del Comando n.º 3 logró llegar a tierra, remontar los acantilados y disparar contra las baterías costeras. En el sur, el Comando n.º 2 lo tuvo mucho más fácil y llevó a cabo su labor destructiva. En el centro, una vez desembarcada, la fuerza principal simplemente no pudo pasar de las playas, donde el suelo empinado y lleno de guijarros constituía un obstáculo no menos importante que las barreras de hierro y hormigón; los tanques se quedaron parados en seco en los guijarros.

Los destructores situados frente a la costa apenas causaron daños en las defensas alemanas, y no pudieron comunicarse con las tropas desembarcadas. El gran número de escuadrones de Spitfire presentes estaban operando al límite de su autonomía —la situación opuesta a la de la batalla de Inglaterra—, y aunque parte del plan consistía en infligir grandes daños a la Luftwaffe, en realidad ocurrió lo contrario; la RAF perdió 119 aviones, mientras que la fuerza aérea alemana solo 46. Las bombas y proyectiles alemanes hundieron un destructor y 33 lanchas de desembarco. Los canadienses sufrieron terriblemente cuando trataban, con grandes dificultades, de regresar al mar. De los 6.100 hombres enviados, más de 1.000 murieron y 2.300 fueron hechos prisioneros; muchos de los supervivientes volvieron gravemente heridos. Alrededor de 1.000 soldados ni siquiera pudieron llegar a tierra. A media mañana todo había terminado.

La bibliografía sobre la incursión de Dieppe se ha dividido en dos categorías distintas. La primera consiste en las múltiples expresiones de la indignación canadiense (y no solo en libros, sino también en películas, canciones y poemas) contra la incompetencia militar británica, de manera no muy distinta de las críticas del ANZAC (el ejército conjunto de Australia y Nueva Zelanda) a Galípoli, por más que el número de víctimas de Dieppe fuera muy inferior. La segunda argumenta en favor de los beneficios de los análisis táctico-operativos de los puntos débiles existentes en el plan de la incursión, y, por ende, en los beneficios a más largo plazo

de haberlo puesto a prueba. Churchill sin duda creía que había valido la pena cuando explicó esta operación en su historia de la Segunda Guerra Mundial. Y aquel bucanero impenitente que fue Bernard Fergusson, que estuvo al mando del batallón de infantería Black Watch y de la fuerza especial de los Chindits, y cuya última operación anfibia sería la debacle de Suez en 1956, concluye su versión con estas palabras: «Del fuego, el humo y la matanza de las playas de Dieppe surgieron principios por los que se salvarían muchas vidas, así como una victoria que obtener». [18] Un crítico podría señalar que, aun sin Dieppe, iban a aprenderse muchas cosas de otras operaciones anfibias que ayudarían a los planificadores del Día D; al fin y al cabo, faltaban solo tres meses para los desembarcos del norte de África.

En cualquier caso, sí que se extrajeron muchas lecciones de la debacle en Dieppe. Los preparativos de inteligencia fueron insuficientes, y parece ser que Mountbatten y sus mandos habían seguido adelante con sus intenciones sin que el Comité de Inteligencia Conjunta tuviera noticia de ellas. ¿Cómo era posible que los planificadores no supieran que habría un convoy costero alemán en las mismas aguas aquella noche, o que se había puesto a las fuerzas alemanas de toda la costa en estado de alerta y poco antes se habían llevado batallones de ametralladoras adicionales a la misma Dieppe? No se midió correctamente la fuerza de las defensas alemanas ni se supo apreciar la naturaleza del terreno; ¿cómo conseguir exactamente que un tanque pesado Churchill subiera por una empinada playa de guijarros e, incluso si el vehículo lograba coronar la pendiente, cómo conseguir que superara los sólidos muros antitanque sin un equipamiento especial? La aproximación de los barcos a la orilla fue torpe, y pocos —si es que alguno— de los comandantes canadienses tenían experiencia en la guerra anfibia. Los desembarcos se hicieron tarde, y a veces en el lugar equivocado. No hubo ningún control desde la posición de los barcos porque no había ninguna nave de mando. El apoyo aéreo diurno fue insuficiente, ya que la RAF no tenía un pleno dominio del aire. No hubo ningún bombardeo intenso previo por parte del Mando de Bombardeo, ni tampoco se previeron ataques aéreos tácticos. La fuerza del bombardeo naval fue del todo insuficiente; si los cañones de 380 mm que montaban los acorazados en Galípoli apenas causaron impacto, ¿cómo iban a causarlo los de 101 mm que llevaban los destructores en Dieppe? Pero, sobre todo, hubo un error fundamental: realizar el ataque principal contra un puerto fuertemente defendido en lugar de buscar una parte menos protegida de la costa. Si los planificadores aliados querían calcular las posibilidades de tomar un puerto defendido, en Dieppe tuvieron la respuesta.

Pero había algo más en el valor del experimento de Dieppe que constituía una lección psicológica de mayor envergadura y bastante más sutil. El segundo frente, llegara cuando llegase, iba a abrirse definitivamente en las aguas atlánticas de Francia y frente a unas tropas alemanas bien entrenadas. Y esa era una combinación de retos que ciertamente había que poner a prueba. Si bien los resultados de la incursión confirmaron todas las inquietudes de Alanbrooke —y proporcionaron a este y a

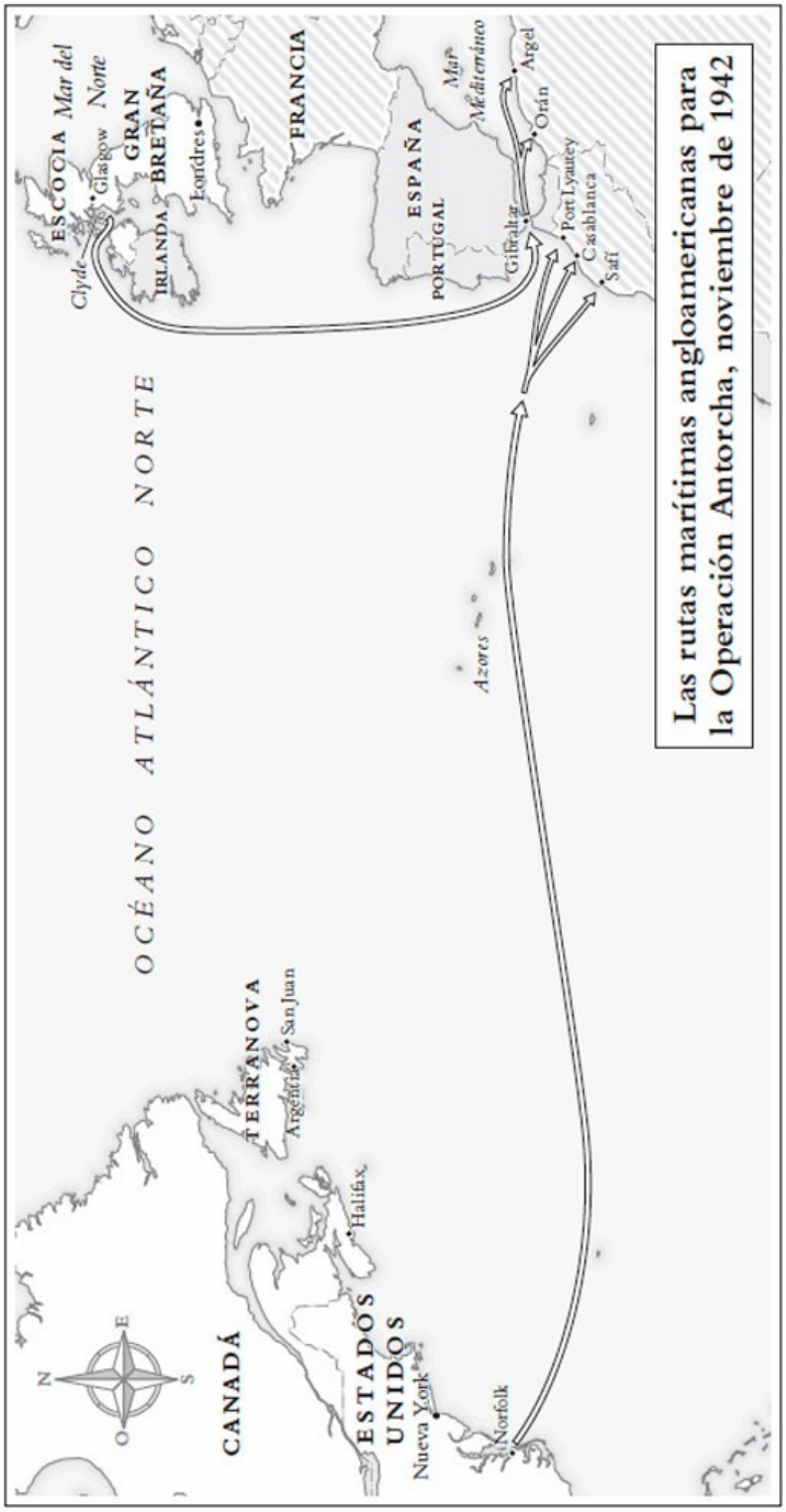
Churchill la munición necesaria para abogar por que se pospusiera la Operación Overlord hasta bien entrado 1944—, también proporcionaron a los planificadores angloamericanos un nuevo listón que superar, mucho más elevado. Cuando, a la larga, desembarcaran en Francia para realizar una invasión propiamente dicha, tendrían que ser muy, muy buenos.

Eso era así, desde luego, también por otra razón, esta más preocupante. Aunque estaba bien emplazada, la guarnición alemana desplegada en Dieppe y alrededores no era en realidad demasiado grande. La 571.ª División de Infantería alemana tenía alrededor de 1.500 hombres en la zona, pero solo había 150 de ellos para abrir fuego en las principales playas; aun así, esto, junto con las construcciones defensivas, resultó ser suficiente (uno piensa de nuevo en Cartagena de Indias en 1741). El Muro Atlántico nunca volvería a tener una protección tan mínima, y en los dos años siguientes habría cada vez más divisiones alemanas trasladadas a aquel frente y un número increíblemente grande de obstáculos, fortines y campos de minas instalados allí. En suma, los dos bandos pudieron aprender mucho de Dieppe, que en realidad había sido una operación a pequeña escala.

Este último término ciertamente no serviría para describir los desembarcos de la Operación Antorcha realizados en el norte de África en noviembre de 1942, aunque la proximidad cronológica de ambas operaciones resulta útil al permitirnos señalar las diferencias entre ellas. La Operación Antorcha fue una invasión anfibia, no una incursión, y además de gran envergadura. Aunque la inicial planificación aliada había previsto operaciones aún más amplias, las tropas desembarcadas con el objetivo de tomar Casablanca, Orán y Argel ascendieron a cerca de 75.000 efectivos en una primera etapa, aunque habrían de llegar muchas más. Esta fue asimismo una empresa angloamericana, y sería la primera de esa clase en el conflicto. Por lo tanto, fue una operación conjunta en los dos sentidos militares del término, en el de reunir a los tres ejércitos y en el de contar con la participación de las fuerzas armadas de más de un país, en este caso de los dos aliados occidentales. Esa era otra razón por la que tenía que funcionar; ¿podían dos culturas militares bastante distintas, en el fragor de la batalla, evitar las casi inevitables fricciones inherentes a la política de alianzas y a los diferentes sistemas de organización y entrenamiento, a un armamento dispar y a los diferentes sistemas de control?

Si pudieron fue gracias a que Churchill, Roosevelt y los jefes del Estado Mayor Conjunto habían estado elaborando trabajosamente los principios de la cooperación aliada al menos desde su reunión de agosto de 1941 en Argentia Bay, en Terranova, y la precipitada visita del primer ministro británico a Washington aquellas mismas Navidades. Algunos generales y almirantes aceptaron que se limaran diferencias y se compartieran funciones mejor que otros —Eisenhower y Tedder se mostraron espléndidos en este aspecto, exhibiendo ambos cantidades heroicas de paciencia—, pero la necesidad mutua obligó a forzar el paso. Los dos socios supieron ver que en los lugares donde iban a realizar campañas conjuntas (el Sudeste Asiático, el

Mediterráneo, el noroeste de Europa) deberían aceptar el principio de que el comandante en jefe de ese escenario concreto fuera de uno de los dos países combatientes, y el subcomandante en jefe, del otro. Por lo tanto, dado que la inmensa mayoría de las tropas de invasión de la Operación Antorcha serían estadounidenses (en parte porque en ese momento el ejército británico estaba librando la batalla de El Alamein, en el otro extremo del norte de África, y en parte para evitar suscitar un excesivo antagonismo por parte de las fuerzas de la Francia de Vichy, resentidas por anteriores ataques británicos), el mando central pasó a Eisenhower, mientras que el almirante Andrew Cunningham se convirtió en subcomandante, además de ser nombrado comandante de todas las fuerzas navales aliadas. No obstante, la cooperación de las fuerzas aéreas y navales tenía aquí un carácter relativamente formal, dado que las unidades estadounidenses operaban en las zonas de desembarco del Atlántico y las británicas, en las del Mediterráneo. El cuartel general de Eisenhower se situó, de manera bastante apropiada, en Gibraltar, que había desempeñado ese papel estratégico clave durante más de doscientos años.[19]



LAS RUTAS MARÍTIMAS ANGLOAMERICANAS PARA LA OPERACIÓN ANTORCHA, NOVIEMBRE DE 1942

Una vez más, como veíamos antes, aquí se aprecian claramente las grandes distancias que permitía cubrir el dominio marítimo aliado.

Otra diferencia importante con Dieppe fueron las descomunales distancias que las fuerzas de invasión aliadas tuvieron que cubrir. Las fuerzas estadounidenses que

desembarcaron en Marruecos zarparon de diversos puertos de la Costa Este, navegando directamente por el Atlántico central a tiempo para los desembarcos coordinados del 8 de noviembre. Por su parte, las tropas británicas y estadounidenses destinadas a Orán y Argel zarparon unos días después desde el río Clyde.[np32] La Fuerza H, una escuadra pesada de cobertura cuya tarea consistía en neutralizar cualquier posible ataque ya fuera de la Francia de Vichy o de las flotas italianas, había partido previamente de Scapa Flow a fin de contar con una presencia masiva en el Mediterráneo occidental. Escuadras rápidas, escuadras lentas, escuadras nodriza, barcos mercantes, naves de desembarco, remolcadores, carboneros, patrullas submarinas avanzadas…; todo tenía que estar en el lugar adecuado en el momento justo. No tiene nada de extraño que Eisenhower estuviera nervioso.

Había muchísimas más cosas que realizar en la logística de una gran operación anfibia que el simple hecho de enviar medio millar de barcos distintos a la mar, pero lo más importante que hay que señalar es que aquellos modernos ejércitos de invasión no solo requerían el apoyo de la flota y de la marina mercante para las primeras fases del desembarco, sino que también necesitaban un constante y creciente aprovisionamiento por vía marítima conforme se desarrollaban las campañas terrestres. Así, dada la crisis del transporte marítimo aliado a principios de 1943, cuanto más avanzaron las fuerzas angloamericanas en el norte de África —y más tenaz devino la defensa alemana bajo el mando de Rommel y Von Arnim—, mayor se volvió la necesidad de desviar al Mediterráneo barcos mercantes de convoyes atlánticos clave con destino a las islas Británicas, y más lenta se volvió la concentración de fuerzas de cara a la invasión de Francia, por no hablar de la crucial tarea de alimentar a los ingleses.[20] Durante todo el período intermedio de la guerra, la falta de transportes marítimos y de lanchas de desembarco fue probablemente el mayor factor determinante del ritmo de las campañas anfibias aliadas.

Debido a la importancia de conseguir que la Operación Antorcha saliera bien, los aliados se tomaron muy en serio tanto el bombardeo naval como el dominio del aire. Cabía la ligera posibilidad de que la considerable marina italiana se hiciera a la mar desde puertos del sur como Salerno y Tarento, y una posibilidad algo mayor de que la flota de guerra francesa en Tolón entrara en combate, que era el motivo por el cual la Fuerza H se mantenía en guardia a cierta distancia de los puntos de desembarco reales. Las tropas estadounidenses destinadas a la costa marroquí contaban con el respaldo nada menos que de tres acorazados, un portaaviones de flota, cuatro portaaviones de escolta, siete cruceros y treinta y ocho destructores. El despliegue de buques de guerra de la marina británica en el Mediterráneo era aún mayor. Los submarinos de la Royal Navy guiaban desde cerca de la costa el avance de las fuerzas de desembarco, y actuaban asimismo como protección a distancia a lo largo del Mediterráneo. En total se desplegaron cuatro portaaviones de flota y otros cinco más pequeños, lo que significaba que podían dominar el cielo hasta que se tomaran los primeros aeródromos y llegaran los escuadrones de Hurricane y Spitfire desde

Gibraltar.

Los desembarcos en sí pueden resumirse bastante fácilmente. A lo largo del litoral atlántico (marroquí), pese a las dificultades del fuerte oleaje, las confusiones con las cabezas de playa y cierta resistencia francesa, el 12 de noviembre de 1942 se aseguraron los accesos a Casablanca y luego la propia ciudad. La mayor amenaza provino de los ataques de los destructores franceses a la fuerza de desembarco, pero estos fueron aplastados por los cruceros estadounidenses, al tiempo que, abriendo fuego a mayor distancia de la costa, los acorazados estadounidenses inutilizaban las baterías costeras. Los ataques contra Orán y Argel fueron mucho más dramáticos, principalmente debido a que hubo una mayor resistencia terrestre, naval y aérea, y en parte también porque los británicos trataron de llevar los barcos de guerra hasta los propios puertos con la esperanza de asestar un rápido golpe de gracia; así, se enviaron un par de buques de la marina británica a cada puerto, donde fueron rápidamente hundidos. Los desembarcos anfibios en las peligrosas playas situadas a ambos lados de Argel se realizaron en medio de una gran confusión, con unidades desembarcando unas encima de otras en medio de grandes olas, o bien haciéndolo en un lugar completamente equivocado; unos errores que, según observa Barnett, «habrían sufrido un castigo implacable de haberse tratado de una costa defendida por tropas alemanas».[21] Luego entraron en combate los destructores franceses, pero fueron avasallados por los rápidos cruceros británicos, equipados con cañones de 380 mm. Las baterías costeras se cebaron con el *Rodney*, mientras los cazas Dewoitine se enfrentaban a los Spitfire desplegados en los primeros aeródromos capturados. Con el telón de fondo de esta resistencia, las negociaciones para el armisticio llegaron a una feliz conclusión, y en el plazo de tres días la Operación Antorcha había alcanzado su objetivo; ya se podían enviar refuerzos a Casablanca, Argel y Orán.

Algunas de las lecciones extraídas de todo esto surgieron en el momento más crítico del combate, como que los proyectiles disparados en largas parábolas desde los distantes acorazados resultaban bastante inútiles, mientras que las descargas cercanas contra baterías costeras podían ser devastadoras; igual de claro quedó que tomar lo antes posible un aeródromo tierra adentro reportaba enormes beneficios. De nuevo se confirmó la absoluta necesidad de disponer de una nave de mando. La operación de Orán fue supervisada sin mayores complicaciones desde el barco cuartel general *Largs* por un comodoro de la marina británica (Thomas Hope Troubridge), el jefe de las fuerzas del ejército de tierra estadounidense (el general de división Lloyd Fredendall) y el comandante de las fuerzas aéreas conjuntas (el incontenible Jimmy Doolittle, de la USAAF). Frente a Argel, en el barco cuartel general de última generación *Bulolo*, el contralmirante Harold M. Burrough, de la marina británica, el general de división Charles W. Ryder, del ejército estadounidense, y el general de brigada Vyvyan Evelegh, de la RAF, supervisaron a sus respectivas fuerzas. En esos dos navíos de tamaño medio, pues, se dio una exitosa cooperación tanto entre los tres ejércitos como entre los aliados en el nivel inmediatamente inferior al de los jefes del

Estado Mayor Conjunto. No fue ese el caso de Casablanca, donde no existía ningún barco cuartel general independiente para las fuerzas estadounidenses, lo que en un momento determinado llevó a tener que trasladar al general Patton y sus mandos militares a un lugar más distante de la zona de desembarco cuando el crucero *Aurora*, en el que se hallaban, tuvo que neutralizar los ataques de los destructores franceses.

Hubo otras dos lecciones, de mayor calado. La primera fue una ulterior confirmación de que los ataques desde el mar a —o dentro de— puertos defendidos por el enemigo, en la era de las armas de tiro rápido, las minas y los torpedos, eran simplemente una locura. Por otra parte, todos los desembarcos en playas habían mostrado lo difícil que resultaba situar una fuerza de miles de hombres en una franja abierta de litoral con potentes mareas, vientos fuertes, mala visibilidad y obstáculos naturales tales como bancos de arena. ¿Puertos en los que era imposible penetrar, o playas de guijarros y arrecifes en las que era imposible desembarcar? No obstante, si las aguas y playas de Orán ya ofrecían bastantes dificultades, ¿cómo sería intentar una operación mucho mayor en las costas del noroeste de Francia, donde las olas atlánticas disponían de tres mil millas de océano para acumular su potencia y luego canalizarla a través del canal de la Mancha? La segunda gran lección —algo que sería un constante fastidio para los planificadores aliados— era que esta no había sido una victoria sobre tropas alemanas. Algunas unidades de Vichy lucharon con valentía, pero la mayoría se sintieron claramente aliviadas cuando el almirante François Darlan decidió aceptar un alto el fuego y luego una rendición. La respuesta de Hitler a la defección de Darlan fue ordenar la ocupación de la Francia de Vichy y a continuación enviar divisiones alemanas (y algunas italianas) a Túnez, donde, desde noviembre hasta mayo de 1943, Rommel y los generales que le sucedieron resistirían ante unos ejércitos aliados infinitamente mayores que los presionaban por el oeste y por el este en la que sería una exhibición impresionante de guerra tanto defensiva como contraofensiva (véase el capítulo 3). A pesar de esta dura resistencia alemana, la Operación Antorcha había sido relativamente fácil para los aliados, y un gran alivio.

DESPUÉS DE LA OPERACIÓN ANTORCHA

Tanto la pequeña incursión de Dieppe como las grandes invasiones norteafricanas incorporaban el mismo conjunto de cuestiones prácticas coincidentes: la extensión de las zonas de desembarco y la distancia que debía haber entre ellas; el momento idóneo de iniciar el bombardeo naval y la duración del mismo; la coordinación del desembarco propiamente dicho en las playas; los preparativos frente a los obstáculos topográficos y los creados por el enemigo… Las preguntas eran infinitas. ¿Cuándo cesaba el control naval y pasaban a tomar el mando los comandantes del ejército? ¿Cómo gestionar la segunda fase, cuando se podían estar desembarcando más fuerzas al tiempo que se recogía a las víctimas y se llevaban los camiones de combustible vacíos de vuelta a los barcos? ¿Cómo neutralizar los contraataques aéreos? Cada una

de estas preguntas era seria, y había que abordarlas.

Las experiencias de estas dos operaciones en el escenario europeo y mediterráneo eran también las únicas recientes en las que los estrategas militares y otros funcionarios aliados podían basarse cuando Churchill y Roosevelt se reunieron en Casablanca y exigieron resultados anfibios en el año que tenían por delante. Un planificador atento podría haberles dicho lo siguiente a los dos grandes mandatarios y a los jefes del Estado Mayor Conjunto: «Señores, tenemos algunas evidencias de los problemas que nos aguardan simplemente gracias a una incursión a pequeña escala en la costa de Francia que fue aplastada por las defensas alemanas. Y tenemos evidencias adicionales, gracias a nuestra mucho mayor y exitosa invasión del norte de África, de los retos que plantea desembarcar grandes ejércitos pese a la distancia, las mareas, las tormentas y los numerosos problemas logísticos y de comunicaciones. No sabemos qué pasará cuando combinemos esas dos cosas: 1) que desembarquemos muchos efectivos en una costa hostil, independientemente del clima, y 2) que esa costa esté ocupada, y sea fácilmente reforzada, por un gran número de divisiones alemanas extraordinariamente resistentes. No italianos, no de la Francia de Vichy, sino alemanes, que son defensores excepcionalmente capaces. No tenemos forma de calcular lo que ocurrirá entonces».

No hay constancia alguna de que algo así se dijera en voz alta. De haber sido el caso, eso tampoco habría impedido a los líderes políticos promulgar las directrices de Casablanca. Ciertamente no habría detenido a Roosevelt, tan enigmático y alejado de toda política y método concretos, pero tan convencido de la capacidad de Estados Unidos de ganar cualquier conflicto previsible; cabe suponer que para él todos los problemas tenían que ver con el momento y el lugar, con el hecho de tener que esperar a que llegaran enormes recursos de las fábricas estadounidenses, pero nunca con la victoria final. Y aunque Churchill ocupaba una posición estratégica mucho más delicada, temeroso de unos puntos débiles que Roosevelt no parecía apreciar (los submarinos alemanes) y preocupado por su preciado imperio, también podía confiar, cuando en Casablanca abogó por futuros desembarcos, en la derrota del Eje. Ese era el momento que él había estado esperando y para el que tenía numerosas ideas; el punto de inflexión.

El desarrollo de la ofensiva aliada durante los dieciséis meses siguientes tendió a confirmar las prudentes predicciones de ese estratega imaginario. Después de Dieppe no se produjo ninguna actividad militar significativa en las costas de Francia o del resto de Europa occidental. ¿Cuál fue la causa? Hasta que se hubiera obtenido el dominio del mar y luego el del aire, y hasta que el ejército estadounidense tuviera bastantes divisiones entrenadas y suficientes lanchas de desembarco, los aliados occidentales simplemente no podían abrir el segundo frente, por mucho que lo exigieran Stalin y Roosevelt. Así pues, a menos que los estadounidenses, debido a su frustración, desplazaran la mayoría de su personal y armamento al Pacífico (la preferencia del almirante King), la presión sobre el Eje había de ejercerse en el

Mediterráneo, tal como Churchill y el alto mando británico habían argumentado en todo momento. Y por entonces ya tenían unas fuerzas terrestres, navales y aéreas muy considerables en el norte de África, que sin duda no permanecerían ociosas durante todo un año. Es importante señalar que Eisenhower también abogaba por llevar a cabo nuevas operaciones, quizá contra Cerdeña, o quizá en Italia. No disponemos aquí de espacio para debatir sobre lo acertado o erróneo de la estrategia mediterránea global, o para dedicarnos a discutir los motivos profundos de Churchill para sentir una inclinación tan agresiva por este escenario bélico.[22] El hecho es que esta gran ofensiva tuvo lugar, y se produjo en tres saltos anfibios: del norte de África a Sicilia (julio de 1943); luego el cruce del estrecho de Mesina, junto con el doble desembarco de Salerno y Tarento (septiembre de 1943), y por último el esfuerzo final para acelerar el avance sobre Roma mediante el ataque anfibio a Anzio (enero de 1944).

¿De qué modo estas tres invasiones anfibias a muy gran escala realizadas en los seis meses transcurridos entre julio de 1943 y enero de 1944 sirvieron para preparar mejor a los aliados occidentales de cara al mayor asalto de todos, la Operación Overlord? Todo el mundo, hasta los más cautelosos Churchill y Alanbrooke, sabía que cualquier ataque gigantesco sobre la Europa ocupada por Alemania tenía que producirse a principios de 1944 a más tardar. Pero ¿podrían los altos mandos y las fuerzas armadas actuar con acierto en los ámbitos operativos y tácticos para llevar a cabo una penetración estratégica y no una humillante retirada hacia el mar? Aquí residía la importancia de las operaciones mediterráneas, puesto que, por primera vez, los aliados tratarían de invadir y conquistar territorios costeros en poder de Alemania.

Las operaciones Husky (Sicilia), Avalanche (Salerno) y Shingle (Anzio) estuvieron coronadas por el éxito, pero ninguna de ellas fue perfecta; nada más lejos: en un determinado momento crítico pareció que las fuerzas de Salerno y Anzio se verían forzadas a retirarse debido a lo intenso de la oposición. Todas ellas proporcionaron a los mandos aliados nuevas oportunidades de aprender, de reconsiderar, de reorganizar, de aplicar modificaciones técnicas y tácticas, y de pasar a utilizar armas más nuevas y mejores. Se ha afirmado con frecuencia que los desembarcos de Overlord constituyeron la mayor y mejor organizada operación militar-naval de la historia moderna. De ser así, también habría que decir que nunca una empresa a tan gran escala pudo ser tan ensayada gracias a las operaciones precedentes.

La invasión y conquista angloamericana (británica, estadounidense y canadiense) de Sicilia (julio y agosto de 1943) fue también la primera entrada de los aliados en Europa, más de tres turbulentos años después de Dunkerque, más de dos años después de que las fuerzas del imperio británico hubieran sido barridas de Grecia y Creta, y más de dos años después de que Hitler atacara la URSS. Fue un duro golpe para el Eje, y condujo al derrocamiento de Mussolini y la rendición de Italia. Representó asimismo un importante campo de pruebas para las nuevas divisiones aliadas, especialmente las estadounidenses, y otro ejercicio relevante de cara al

objetivo de perfeccionar una operación anfibia de muy gran envergadura y con la participación conjunta de los tres ejércitos.[23]

Sin embargo, aunque las últimas tropas alemanas e italianas se retiraron a través del estrecho de Mesina al continente italiano el 17 de agosto de 1943, no se podía decir que la campaña siciliana hubiera sido un éxito asombroso o decisivo. La planificación y los preparativos aliados de esta invasión se habían visto frenados por la defensa increíblemente de Túnez por parte del Eje hasta casi mediados de mayo. La guarnición siciliana era pequeña, desde luego; ocho divisiones alemanas habían sido capturadas en el norte de África, y muchas otras fueron desplegadas por orden de Hitler para impedir una posible invasión occidental de Grecia, Cerdeña o incluso el sur de Francia. Los mensajes de Ultra descifrados confirmaron que el Eje tenía solo dos divisiones alemanas «improvisadas» (esto es, reconstruidas) y cuatro divisiones italianas en Sicilia, además de algunas unidades de defensa costeras mal equipadas. En cambio, los aliados dispusieron una enorme fuerza de desembarco simultáneo de ocho divisiones, considerablemente mayor que la de las posteriores invasiones de Normandía o las Marianas, y mayor también que las de las operaciones en Filipinas, Iwo Jima y Okinawa.[np33] Unos 150.000 soldados desembarcaron solo el primer día —lo hicieron 478.000 en total—, a lo largo de un par de tramos de 65 kilómetros de costa. En las playas, los invasores no encontraron prácticamente oposición, aunque las primeras unidades estadounidenses hubieron de afrontar algún que otro foco de resistencia italiano. Los más de 4.000 aviones aliados deberían haber tenido un dominio prácticamente completo del aire, pero la Luftwaffe logró asestarles algunos golpes. Vastas flotas de lanchas de desembarco y buques de guerra se desplegaron frente a las playas, interrumpidas de vez en cuando por el fuego o los aviones enemigos; el apoyo naval fue masivo.

Esta no fue, pues, una verdadera prueba. Probablemente, de la operación de Sicilia solo podían extraerse dos lecciones para el futuro. La primera, de carácter negativo, era que, cuando las dos divisiones de la Wehrmacht entraron en liza, reforzadas por paracaidistas y luego por más fuerzas de tierra, los avances terrestres tanto británicos como estadounidenses se ralentizaron, a pesar de la incorporación de unidades adicionales procedentes de Túnez. Asimismo, aunque las tropas alemanas cedieron terreno ante Patton en el oeste de la isla, les resultó fácil mantener sus posiciones en las montañas del este a pesar de que luchaban simplemente para retrasar el avance aliado hasta haber recibido la mayor parte de sus camiones, tanques, cañones y provisiones a través del estrecho de Mesina, lo que hicieron casi de manera ininterrumpida. El informe enviado por el mariscal de campo Harold Alexander a Churchill el 17 de agosto de 1943, según el cual «el último soldado alemán ha sido expulsado de Sicilia», bien podría haber causado una falsa impresión a los planificadores aliados en Londres.[24] La segunda lección, de naturaleza mucho más alentadora, era que, a pesar del fuerte oleaje y los vientos que azotaron a las tropas aerotransportadas estadounidenses y británicas en toda la zona sur de la isla,

los dos mandos anfibios tuvieron otra oportunidad excelente de resolver fase por fase muchos de los problemas que entrañaba vencer los obstáculos costeros, llevar rápidamente las tropas y provisiones más allá de las playas, coordinarse con las fuerzas de apoyo aéreo y naval, y comunicarse con los vitales barcos cuartel general y los almirantes al mando. Estos últimos, además, eran precisamente los dos mejores almirantes navales especializados en guerra anfibia que descollarían en el escenario europeo: sir Bertram Ramsay, de la marina británica, y H. Kent Hewitt, de la estadounidense. Ramsay atesoraba una enorme experiencia, pero Hewitt aprendía muy deprisa, y pronto entendió que dos desembarcos por separado, aunque paralelos, volvían mucho más clara la situación.

El siguiente paso fue la propia invasión de Italia. Incluso el hecho de realizar este nuevo avance había sido objeto de disputa entre los jefes estadounidenses y británicos, aunque la preocupación de Estados Unidos por los nuevos retrasos en la Operación Overlord se vio debilitada por el evidente afán del gobierno italiano por rendirse e incorporarse a la protección del paraguas aliado. Este importante debate de alto nivel se tradujo en un acuerdo para invadir el sur de Italia, pero dicha acción se retrasó hasta el 3 de septiembre, cuando el VIII Ejército de Montgomery cruzó el estrecho de Mesina, seguido el día 9 por un ataque de flanco británico sobre Tarento y una ofensiva angloamericana mucho mayor en las playas de Salerno, más al norte, bajo el mando de Mark Clark. Los desembarcos no encontraron oposición, no había minas ni alambradas, y los tres mil soldados italianos que se rindieron incluso se mostraron dispuestos a ayudar a descargar los barcos británicos; lo que fuera para distanciarse de los alemanes. (Un informe del estado mayor afirma que la única resistencia fue la de un puma que se había escapado del zoo de Reggio.) Las fuerzas británicas y canadienses fueron avanzando con cautela hacia el interior, y solo vieron reducida su marcha por las demoliciones alemanas. Esta cautela resultaría aún más evidente durante el «ataque» sobre Tarento, una misión organizada a toda prisa y llevada a cabo, de nuevo sin oposición, por tropas de la 1.ª División Aerotransportada británica, temporalmente desprovistas de sus transportes aéreos, pero también de vehículos terrestres una vez desembarcadas. En las dos semanas siguientes se tomaron los puertos de Brindisi y Bari, asimismo sin oposición. Luego el 5.º Cuerpo británico simplemente se sentó a esperar nuevas órdenes. Por una afortunada coincidencia, previamente los planificadores aliados habían dado a la campaña de Tarento el nombre en clave de Operación Astracanada (Slapstick).

Los desembarcos en torno a Salerno fueron una historia distinta. Al parecer, todo el mundo en Malta y Trípoli conocía el ataque de antemano, y desde luego los alemanes, que pusieron a sus tropas en alerta horas antes de los desembarcos (a pesar de lo cual Clark, para consternación de Hewitt, prohibió el fuego de cobertura naval, al menos para las divisiones estadounidenses bajo su mando). Aunque de menor envergadura que la campaña siciliana, la Operación Avalanche fue sin duda una acción relevante, en la que participaron cuatro divisiones, más varias unidades

adicionales de comandos y *rangers* —inicialmente 55.000 efectivos, además de otros 115.000 que llegarían más tarde—, transportadas y apoyadas por alrededor de 700 lanchas de desembarco y buques de guerra. Teniendo en cuenta su tamaño, y la táctica de enviar las lanchas de desembarco a las playas, a unas ocho millas de distancia, alrededor de las tres de la mañana (del 9 de septiembre), no resulta sorprendente que hubiera cierta confusión y congestión. Tampoco sorprende que los desembarcos estadounidenses en las inmediaciones de Paestum se vieran sometidos al intenso fuego de la artillería alemana hasta que se autorizó finalmente a los destructores a acercarse a la costa y silenciar su fuego.

Lo quesí resultó notable fue la capacidad de la solitaria 16.ª División Panzer, que tenía aproximadamente la mitad del tamaño que una división aliada y contaba con solo 80 tanques (Clark, en sus memorias, afirma que probablemente eran alrededor de 600), para contener el avance británico, luego desplazar unidades a través del río Sele para mantener a raya a las tropas estadounidenses, y después de eso regresar para seguir combatiendo contra las líneas británicas. El segundo día, la 45.ª División estadounidense penetró más de quince kilómetros en el interior, aunque luego se vio obligada a retroceder por el contraataque de un solo batallón de infantería motorizada y ocho tanques alemanes. Tampoco las aeronaves de los portaaviones pudieron evitar los frecuentes ataques de la Luftwaffe sobre las abarrotadas cabezas de playa. Al final del tercer día, para cuando esperaban estar ya en Nápoles, los aliados seguían todavía en dos estrechas franjas de terreno separadas, y además estaban llegando refuerzos de la Wehrmacht.

Aún hoy sigue resultando difícil juzgar lo cerca que estuvieron los aliados de un desastre de las proporciones de Galípoli el cuarto y quinto días de esta invasión, cuando los alemanes, simultáneamente, cerraron los pasos montañosos, situaron una poderosa fuerza (la 29.ª División Panzergrenadier) entre las dos cabezas de playa y expulsaron a los británicos de Battipaglia y a los estadounidenses de Persano, enviando a estos últimos de vuelta al mar. En un momento dado, los alemanes se encontraron a menos de un kilómetro de las playas, y más tarde, el 13 de septiembre, Clark empezó a hacer planes para reembarcar el cuartel general del V Ejército y evacuar al 6.º Cuerpo, posiblemente a la cabeza de playa británica.

El caos que tal acción habría causado horrorizaba a los propios oficiales navales y militares de Clark, y, por su parte, Eisenhower y Alexander descartaron firmemente esa posibilidad. Pero la conmoción de la retirada los incitó no solo a destituir a los comandantes de división, sino también a ordenar la intervención de todas y cada una de las fuerzas aliadas en aquel escenario. Se desplegaron un gran número de acorazados, cruceros y destructores para machacar las posiciones alemanas, y con la ayuda de aviones de observación, los proyectiles de 380 mm del *Warspite* impactarían sobre objetivos situados a más de quince kilómetros tierra adentro. Toda la aviación aliada del Mediterráneo, fuera estratégica o táctica, pasó a estar disponible; un convoy de navíos de desembarco de tanques que se dirigía a la India

fue desviado a Salerno; la 82.ª División Aerotransportada de Matthew Ridgway se desplazó desde Túnez con solo equipamiento ligero y se lanzó sobre el sector estadounidense, mientras que la 7.ª División Acorazada (las llamadas «Ratas del Desierto») reforzó la cabeza de playa del norte. Bastante más despacio, varias unidades del VIII Ejército de Montgomery avanzaron desde el sur, distrayendo la atención alemana, aunque sin contribuir a la lucha.[25]

Después de que el 16 de septiembre un último ataque contra el sector británico se viera frustrado por enormes bombardeos navales y aéreos y un gran número de tanques aliados, Kesselring hizo retroceder sus cuatro mermadas divisiones a una nueva línea defensiva al sur de Nápoles. Como golpe de gracia, las nuevas bombas planeadoras teledirigidas alemanas causaron graves daños al *Warspite* y hundieron el acorazado italiano *Roma*, que iba camino de la rendición; los cruceros pesados británicos y estadounidenses, también con graves daños, navegaron con dificultad o fueron remolcados de regreso a Malta. Es realmente difícil calificar de éxito la Operación Avalanche, ya que el mejor rendimiento lo dieron los defensores alemanes, en inferioridad numérica. Aquel mismo mes de septiembre de 1943, la Wehrmacht retrocedía cientos de kilómetros a lo largo de todo el frente oriental bajo el azote de los ejércitos de Iván Kónev, Nikolái Fiódorovich Vatutin y Konstantín Rokossovski. El contraste resultaba embarazoso, y aumentó la presión moral sobre los aliados occidentales para lanzar la repetidamente pospuesta invasión de Francia a pesar de que Alanbrooke y muchos planificadores experimentados dudaran del resultado.

Así pues, transcurrido un año entero desde la Conferencia de Casablanca, apenas se podía decir que el historial estadounidense o británico a la hora de desembarcar tropas en tierra bajo el fuego enemigo fuera impresionante; de hecho, resultaba bastante terrible. Asimismo, aún habría de producirse otra humillación en enero de 1944, esta vez en las playas de Anzio. En ciertos aspectos, la historia de las dificultades de los aliados con vistas a poner en práctica su plan para arrebatar a Alemania el control de Italia central fue la más bochornosa de todas. Las probabilidades estadísticas de cada bando —calculadas en divisiones, blindados, control aéreo, fuerzas especiales, apoyo naval o cualquier otra cosa— parecían ofrecer la perspectiva de una gran invasión aliada no lejos de Roma, rompiendo así la tenaz defensa de Kesselring de la zona inferior de la Línea Gustav. Por desgracia, los estadounidenses y británicos volvieron a tropezarse con aquellas criaturas tan desagradables que eran las divisiones de combate alemanas. Muchas de las unidades aliadas más experimentadas, y los mejores comandantes, habían sido enviados de regreso al Reino Unido en previsión de la Operación Overlord. Aun así, contaban con la suficiente fuerza material para llevar a cabo su operación anfibia de flanco y, de ese modo, acelerar el hasta entonces laborioso avance hacia el norte por la accidentada península Itálica. Lo que no tenían era la imaginación suficiente para prever, y luego afrontar, la contraofensiva alemana. En este caso, a la tradicional cautela del ejército británico con respecto a avanzar demasiado rápido contra los

alemanes vino a unírsele la poca disposición del comandante del ejército de tierra estadounidense, el general de división John Lucas, a hacer mucho más que consolidar la cabeza de playa.[26] En lugar del salto de la pantera, diría Churchill más tarde en frase célebre, lo que se vería serían los coletazos de una ballena varada.

La rapidez de la reacción de Kesselring frente al desembarco de Anzio (previamente se había estado preparando para una invasión aliada al norte de Roma) fue asombrosa. En el plazo de una semana, y a instancias de Hitler, había reorganizado todo el sistema de mando del ejército alemán en Italia central, había desplazado tropas del norte y el sur a la zona amenazada, y había situado efectivos de nada menos que ocho curtidas divisiones en torno a Anzio bajo el mando directo del formidable general Eberhard von Mackensen.[np34] Cuando Lucas ordenó el primer avance —más de una semana después de los desembarcos, que se habían llevado a cabo sin oposición el 22 de enero—, la Wehrmacht había culminado su despliegue defensivo. Por entonces, el comandante de las fuerzas terrestres aliadas en Italia, Mark Clark, ordenaba varios ataques a la bien defendida Línea Gustav, más al sur, a fin de aliviar a las cercadas fuerzas anfibias; exactamente lo contrario del plan original. Estas acciones incluyeron el tremendamente estúpido bombardeo del mayor monasterio benedictino de Europa, Montecassino, habitado solo por monjes y refugiados. Mientras tanto, la artillería alemana hostigaba la cabeza de playa de Anzio, la Luftwaffe bombardeaba los barcos situados frente a la costa y Kesselring atacaba en todos los frentes. Entre mediados y finales de febrero hubo un grave peligro de que los ejércitos aliados se vieran obligados a retroceder hasta el mar, en una réplica de Dieppe. Al final, no obstante, la operación fue una réplica de Salerno. Reforzadas por nuevas unidades, y con nuevos comandantes sobre el terreno, las divisiones estadounidenses y británicas lograron resistir a duras penas, y cuando las persistentes nubes invernales finalmente escamparon, a principios de marzo, los bombarderos y cazabombarderos aliados obligaron a Mackensen a cesar en su ofensiva. Aun así, con solo cinco divisiones todavía pudo mantener a raya a las tropas aliadas, a cierta distancia de Roma, mientras sus otras unidades descansaban.

Estos acontecimientos sugieren que las posibilidades de una exitosa invasión aliada del oeste de Francia en 1943-1944, que Hitler y el alto mando de la Wehrmacht consideraban sin duda mucho más amenazadora que la campaña de Roma, eran muy inciertas, no solo por las condiciones mucho más difíciles que planteaban las mareas del Atlántico, sino también por quién iba a estar allí para impedírselo. Si Kesselring podía trasladar ocho divisiones a la cabeza de playa de Anzio en una semana, ¿cuántas más no podría desplazar el no menos audaz Rommel a Normandía o a Paso de Calais en el mismo período de tiempo?

Hagamos aquí una pausa para la reflexión. Lo que sugieren los análisis de las campañas mencionadas es que el argumento en favor de una invasión de Francia en 1943 era completamente erróneo. Sin el control del Atlántico, con la campaña de bombardeo aliada siendo rechazada, con tantos soldados novatos (y mandos

inexpertos) y sin las experiencias de desembarcos anfibios a gran escala, un ataque sobre Normandía habría sido, cuando menos, una estupidez, por no decir una decisión trágica. Es muy importante traer a la memoria las numerosas dudas entre los planificadores aliados en 1943 y 1944 sobre las posibilidades de éxito de una ofensiva en Francia y luego un avance hasta Berlín. Si esta interpretación es correcta, entonces pone en entredicho la abrumadora «inevitabilidad» presente en la mayor parte de la bibliografía sobre la Segunda Guerra Mundial, una inevitabilidad que reflejan de manera elocuente los títulos de la historia en varios volúmenes del propio Churchill: *La Gran Alianza* (volumen 3), *El gozne del destino* (volumen 4), *Cerrando el círculo* (volumen 5) y *Triunfo y tragedia* (volumen 6).[27] Vale la pena recordar que, poco después de dar la orden definitiva de avanzar el 5 de junio, y solo unas horas antes de que se iniciara toda la operación, Eisenhower se sentó a solas a redactar una de las cartas más asombrosas jamás escritas por un mando militar. En ese comunicado de contingencia reconocía que la invasión de Normandía había fracasado, que había retirado a las fuerzas aliadas y que él, y sólo él, aceptaba plenamente la responsabilidad.[28] Por supuesto, la carta se mantuvo totalmente en secreto; de haberse sabido siquiera de la existencia del texto en los días siguientes, la conmoción entre las nerviosas fuerzas aliadas habría sido devastadora. Esta es solo una nueva confirmación —quizá la mayor de todas— del carácter de Eisenhower, su generosidad de mente, su profunda conciencia de que la humanidad ignora lo que le deparará el día siguiente, y su instintiva comprensión de la advertencia de Clausewitz de que, en cuanto empieza la batalla, hasta la mayor de las planificaciones de preguerra queda en manos de los dioses.

Constituye, pues, otro recordatorio aleccionador, y de una fuente intachable, de que la lucha entre el Eje y la Gran Alianza no estaba predestinada a terminar en el plazo de un año. Y nos recuerda también lo que la serie de desembarcos aliados previos en el norte de África, Sicilia, Salerno y Anzio habían revelado —así como lo que no habían revelado— al equipo de jefes militares, cada vez más experimentados, y sus planificadores. Les habían enseñado numerosas lecciones: sobre reconocimiento y apoyo aéreo, bombardeo, lanchas de desembarco especiales, dispositivos para despejar las playas, navíos de mando frente a la costa, flujo logístico y cooperación entre los tres ejércitos. Todo esto, reconocían ahora, simplemente tenía que funcionar bien, y hacerlo de manera conjunta. El 5 de junio, pues, los planificadores aliados sabían muchas, muchas cosas, como el zorro en el poema de Arquíloco.[np35] Pero había algo importante que no sabían, y que desconocerían hasta el final del día siguiente: si el formidable ejército alemán, con defensas en las cabezas de playa mucho más imponentes y un número de divisiones mucho mayor que todo aquello a lo que se habían enfrentado en cualquiera de los desembarcos mediterráneos, les haría retroceder hasta el mar.

Los primeros que lo hicieron fueron los dragaminas, desde luego. La tarde anterior, docenas de ellos partieron de Spithead y el Solent para abrir diez vías distintas a través de la línea exterior de explosivos marítimos de Rommel. Tras ellos llegaron 2.700 navíos (sin contar las 1.900 lanchas de desembarco en sus buques nodriza), que transportaron solo en esta primera oleada a 130.000 soldados, 2.000 tanques y otros 12.000 vehículos. Como era ya la práctica habitual, se utilizaron submarinos de la marina británica para marcar rutas de vuelo a los aviones aliados y dirigir las principales naves de asalto a las playas. Prácticamente sin sufrir ninguna interrupción a causa de ataques navales o aéreos alemanes, esta gran fuerza surgió del mar al despuntar el alba del 6 de junio, iniciando así la recuperación de Europa occidental. La marina británica, consciente de su solera, denominó a la operación «Neptuno», no Overlord.[29]

Cuatro de los cinco desembarcos anfibios transcurrieron sin problemas; el quinto, en la playa denominada Omaha, tuvo graves tropiezos, aunque solo brevemente. Al final de aquel histórico día, todos aquellos hombres (más las divisiones aerotransportadas que iban por delante) habían desembarcado, y muchos más cruzaban el canal de la Mancha detrás de ellos. No se habían visto forzados a retroceder hasta el mar ni frenados durante demasiado tiempo, o en absoluto, en las playas. Como las aguas de una presa reventada, los ejércitos aliados se precipitaron tierra adentro, encontrando resistencia en algunos lugares y superando dichos obstáculos como un torbellino en otros. Cubiertos por la potencia aérea, los tanques, la artillería móvil y la infantería motorizada, avanzaron a través de los resquicios y los puntos de menor resistencia. A finales de junio, las unidades estadounidenses y británicas habían penetrado treinta kilómetros en territorio francés y se dirigían al sur, mientras que toda la península de Cotentin había sido liberada. Un mes después, las tropas estadounidenses estaban cerca del valle del Loira y girando rápidamente hacia el este. El 25 de agosto de 1944 entraban en París junto con las tropas de la Francia Libre.

¿Cómo lo hicieron?

De todos los elementos que contribuyeron a la victoria aliada en Normandía, seguramente el fundamental fue el relativo al mando y control. Sin este, todos los demás, incluido el magnífico rendimiento en el plano táctico, fracasarían. La masiva y compleja orquestación de la invasión angloamericana (británica, estadounidense y canadiense) del oeste de Francia requería una organización extraordinariamente precisa. Por suerte para los invasores, estos contaban con un Mando Aliado de Operaciones Conjuntas, dirigido por el almirante Bertram Ramsay, que había llegado, gracias a sus experiencias anteriores, a un notable nivel de coordinación de la planificación. No era casualidad que los mandos que se habían mostrado más desenvueltos en las operaciones conjuntas con la participación de los tres ejércitos en el Mediterráneo —Eisenhower, Tedder y Ramsay— volvieran a Londres a finales de

1943 para tomar las riendas, junto con mariscales de campo como Montgomery, Miles Dempsey, Omar Bradley y Patton, que podían centrarse en las batallas terrestres. A su regreso, se encontraron con planes de invasión detallados provisionales que pudieron modificarse y mejorarse, como con su decisión de desembarcar en cinco playas, y no en las tres previstas inicialmente. También se encontraron con los primeros borradores de planes logísticos, caracterizados por su asombroso —aunque necesario— nivel de detalle, que a continuación pudieron perfeccionarse.[np36] Todos los capitanes de barco y todos los comandantes de división tendrían su propio dossier informativo. Nada quedaría al margen.[30]

El genio que planificó todo esto era un oficial naval británico bastante modesto. Bertram Ramsay (1883-1945) había ingresado en la Royal Navy a la edad de quince años, había servido en la Patrulla Dover durante la Primera Guerra Mundial, tras un período de servicio en tiempos de paz, se retiró en 1938. Al cabo de un año, Churchill le presionó para que se reincorporara al servicio (¿cómo lo haría Winston para reclutar y promocionar a personas de la talla de Ramsay, Hobart, William Slim, Tedder y hasta el propio Alanbrooke?). El historial de guerra de Ramsay es extraordinario. Nombrado comandante en jefe del Mando de Dover, el más antiguo de la marina británica, gestionó con gran eficacia la retirada de Dunkerque en junio de 1940, y luego fue el responsable del control del canal de la Mancha hasta ser designado planificador jefe de guerra anfibia para las operaciones Antorcha y Husky. Una vez finalizadas estas, se le requirió en Inglaterra, a los sesenta y un años de edad, para convertirse en almirante y en el comandante en jefe naval de la Fuerza Expedicionaria Aliada para los desembarcos de Normandía. Por desgracia, en enero de 1945 Ramsay resultó muerto en Francia en un accidente de aviación cuando se dirigía a celebrar una reunión con Montgomery sobre el futuro desarrollo de la guerra. Pero en muchos aspectos ya había hecho su trabajo, y gran parte de lo que sigue es su historia.[31]

Hubo otros tres requisitos previos positivos para el éxito de la Operación Overlord: el dominio del aire, el dominio del mar y una buena utilización del engaño y la inteligencia. Elimínese uno de ellos, y la historia podría haber sido distinta. Hubo también dos factores negativos, o relacionados con lo que «podría haber ocurrido», que podrían haber desempeñado un papel decisivo a la hora de arruinar la empresa: el clima en el canal de la Mancha y la naturaleza de la ubicación y la respuesta de los militares alemanes.

El dominio del aire sobre Europa occidental requería una serie de cosas. La primera era lograr un mayor aislamiento de Francia, en particular al oeste de París, del tipo de contraofensivas blindadas que Kesselring y Mackensen habían orquestado tan satisfactoriamente en Italia; esta vez había que anular la fabulosa capacidad de la Wehrmacht para recuperarse y contraatacar con rapidez. La segunda era la cobertura aérea directa de las cabezas de playa y las aguas de la zona de desembarco, a fin de que las tropas supieran con certeza que, si había aviones por encima de sus cabezas,

eran cazas aliados. La tercera era proporcionar apoyo de bombardeo táctico, tanto contra las defensas costeras inmediatas alemanas como, si se desarrollaba el avance (si todo iba bien), contra la oposición adicional que pudiera surgir.

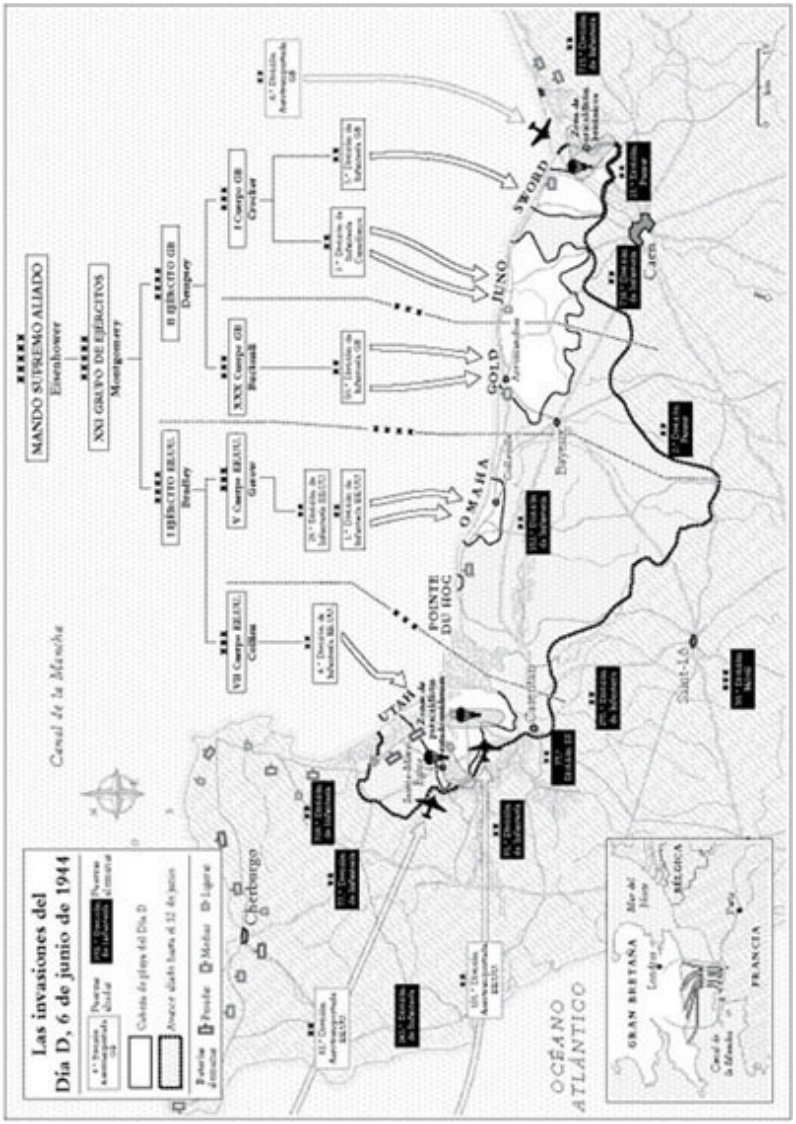
La interrupción de las comunicaciones alemanas a y desde las costas atlánticas —la parte occidental del llamado Plan de Transporte para suprimir la capacidad de refuerzo de los defensores— tuvo un éxito arrollador. El propio plan había suscitado controversia entre los mandos aliados durante los meses previos (véase el capítulo 2), pero al final del día los bombarderos se presentaron y atacaron sus objetivos. Una gigantesca flota de bombarderos aliados medios y pesados, apartados temporalmente de la campaña de bombardeo estratégico contra Alemania, machacó las vías férreas, carreteras, puentes y estaciones de clasificación enemigos, produciendo una parálisis en casi todas las redes. Mientras que los bombarderos pesados trabajaban mejor más al este, generalmente bombardeando de todo, desde depósitos de combustible hasta estaciones de tren, los aviones más pequeños realizaron extraordinarios ataques de proximidad; el 7 de mayo, por ejemplo, ocho P-47 Thunderbolt destrozaron por completo el crucial puente de ferrocarril que cruzaba el Sena en Vernon, y muchos más puentes y pasos a nivel sufrieron la misma suerte.[32] Para los victoriosos jefes de las divisiones Panzer alemanas, tan acostumbrados a la libertad de movimientos a través de las arenas del norte de África o las estepas rusas, el hecho de que el noroeste de Europa estuviera plagado de ríos de tamaño medio y de puentes vulnerables resultó ser una terrible restricción para sus supuestos previos sobre la movilidad de los tanques. Y, como tendrían ocasión de descubrir, si una columna acorazada se quedaba parada formando una larga cola a la espera de poder cruzar un río en cualquier lugar en Francia, no tardaba en hallarse a merced de los cohetes que disparaban los Typhoon de la RAF.

Tampoco se repetirían el propio Día D los mortales ataques de la Luftwaffe en Noruega, Creta, Dieppe o incluso Salerno. Las probabilidades de que tuvieran lugar se vieron extremadamente reducidas. El mismo 6 de junio había en el aire cerca de 12.000 aviones aliados, desde mucho antes del alba hasta bien entrada la noche. En cambio, la 3.ª Flota de la Luftwaffe solo disponía de 170 aviones en condiciones de volar para cubrir toda Europa occidental, de modo que le resultaba prácticamente imposible llegar a las playas de Normandía frente a 5.600 cazas aliados. En el plan de defensa aérea se previeron tanto ataques a altitudes elevadas como a baja altitud. Un experto en aviación señalaba que «la cobertura aérea de las cabezas de playa consistía en una patrulla continua de Spitfire a bajo nivel, con cuatro escuadrones de P-47 Thunderbolt por encima de ellos y uno de P-38 Lightning actuando como cobertura para los barcos situados frente a las cinco cabezas de playa».[33]

Con el dominio del aire llegó el control del mar. Aquí, una vez más, las fuerzas aliadas eran abrumadoramente superiores, y la invasión contó con el apoyo de siete acorazados, 23 cruceros, más de 100 destructores y por encima de otros 1.000 barcos de guerra. Todos los acorazados estadounidenses y británicos eran del tipo antiguo

definido en la Primera Guerra Mundial y el Tratado de Washington (como el estadounidense *Nevada*, el británico *Rodney*, etcétera); ahora se los consideraba incapaces de competir en alta mar con los acorazados rápidos, más modernos, de las clases *Iowa* y *King George V*, pero resultaban sumamente adecuados —y se adaptaban muy bien a ellas— para las tareas de bombardeo contra objetivos terrestres. El británico *Warspite* (con una torreta y una caldera que todavía no funcionaban tras el ataque con bombas planeadoras en Salerno), dedicado ahora a disparar incesantemente con grandes resultados contra El Havre, Cherburgo y Walcheren, se hallaba en la última campaña de una trayectoria que le había valido más honores militares que ningún otro barco de la marina británica. Los obsoletos monitores costeros con cañones de 380 mm desempeñaron un buen papel como destructores de fortificaciones. Mucho más cerca de la costa, nada menos que 57 de los destructores aliados fueron a situarse justo detrás de las oleadas de asalto y abrieron fuego contra las defensas de la playa hasta el último momento. La coreografía de este bombardeo, combinado con los enormes y complejos desembarcos, fue asombrosa.

Dadas todas las dificultades de cualquier desembarco anfibio, los aliados confiaban en reducir la fuerza del contraataque inmediato alemán convenciendo a sus enemigos de que la invasión iba a producirse en otra parte, o al menos generando tanta confusión que los ejércitos defensores se sintieran inseguros y se dividieran a lo largo de un frente muy extenso. Especialmente para los británicos, el engaño estratégico de las formidables divisiones alemanas era de la mayor importancia. Incapaces y poco dispuestos a librar una nueva batalla del Somme, los británicos contaban con una estratagema que se basaba sobre todo en la distracción, la confusión, los ataques indirectos, el reclutamiento de partisanos, el uso de la potencia aérea, la falsa información de inteligencia y la búsqueda de grietas en las formidables defensas del enemigo. Esta era una postura lógica desde el punto de vista de una pequeña nación insular, y una política que parecía verse confirmada, a pesar de algunos fracasos, por las exitosas técnicas bélicas de engaño empleadas en el norte de África, en Sicilia y en otras partes del Mediterráneo. Los militares estadounidenses, aunque mucho más inclinados psicológicamente a enfrentarse directamente a la Wehrmacht, se mostraron dispuestos a entrar en el juego. De ahí la Operación Fortitude («Fortaleza»), con sus dos versiones norte y sur.



LAS INVASIONES DEL DÍA D, 6 DE JUNIO DE 1944

Cinco enormes operaciones anfibias simultáneas fueron orquestadas por una única y brillante estructura de mando

El plan denominado Fortitude Norte reflejaba un sueño de Churchill y una fobia de Hitler: que los aliados entrarían en Alemania desde el norte, con una invasión de Noruega, una ofensiva hacia Dinamarca y una acción conjunta con los soviéticos. Sobre el mapa ciertamente parecía bastante atractivo. Pero desde una perspectiva logística, como los jefes británicos no dejaban de señalarle al primer ministro, resultaría muy duro. Para los estadounidenses, probablemente aquello se parecía tanto a una «vía indirecta» a Berlín como pudiera serlo un desembarco en Grecia. Aun así, se dejó como una posibilidad, y las incursiones de comandos y los bombardeos de la RAF a puestos de vigilancia y bases aéreas alemanas a lo largo de la costa noruega mantuvieron el engaño. Ello ayudó enormemente a inmovilizar numerosas tropas de guarnición alemanas (doce divisiones en Noruega y seis en Dinamarca) que podrían haberse empleado mejor en otra parte, de modo que también valía la pena crear un

falso ejército de invasión en el nordeste de Escocia durante un tiempo. Al acercarse el Día D, la inteligencia aliada pudo saber que el alto mando de la Wehrmacht dudaba cada vez más de que cualquier posible gran ataque (o cualquier ataque en absoluto) fuera a producirse en Escandinavia, de modo que las técnicas de engaño del plan Fortitude Sur se incrementaron en consonancia.

La historia de los complejos esfuerzos aliados para persuadir a Hitler y al alto mando de la Wehrmacht de que el asalto principal se produciría en Paso de Calais está plagada de mitos, realidades e irritantes argumentos contrafácticos. De lo que no cabe duda es de que Fortitude Sur fue un plan elaborado y astuto, y adoptó muchas formas diversas. Los pocos agentes alemanes residentes en Gran Bretaña a los que se reclutó para la causa aliada suministraron la pertinente información a Berlín. Hubo incursiones de bombardeo, actividades de resistencia, equipos de reconocimiento de playas y transmisiones de la BBC, junto con el despliegue de otros muchos trucos. También se incorporó al esfuerzo bélico personal técnico de teatro, artistas del disfraz y diseñadores de escenarios estadounidenses y británicos. Se distribuyeron a plena vista decenas de miles de tanques y camiones inflables de tamaño natural en la campiña, cerca de los puertos de Kent, al tiempo que se imponía un apagón total, extraordinariamente eficaz, en los condados de Hampshire, Dorset, Devon y aún más al oeste, donde estaban los verdaderos ejércitos de invasión. El reconocimiento aéreo alemán de los puertos y campos occidentales se vio, así, eficazmente bloqueado. Al general Patton, equipado con una señal de radio fácilmente detectable, se le envió temporalmente a tomar el mando de aquel ejército ficticio, una misión que no le hizo demasiada gracia. La inteligencia aliada siempre había estado interesada en conocer la posición de Rommel, de modo que parecía sensato suponer que los alemanes también desearían saber a dónde se había destinado al hiperagresivo Patton.

Pero ¿en qué medida contribuyeron todas esas medidas de engaño a la victoria del Día D en comparación con los otros muchos factores que aquí hemos tratado? Pues en una medida considerable. Al sobrestimar el número de divisiones aliadas estacionadas en Kent, la Wehrmacht mantuvo nada menos que diecinueve de sus divisiones en la región de Paso de Calais (solo cuatro menos que en Dunkerque); en cambio, había solo dieciocho entre el Sena y el Loira. Días después de los desembarcos de Normandía, Von Rundstedt y muchos otros experimentados generales todavía seguían creyendo que aquellas fuerzas de invasión, cuyo tamaño aumentaba día tras día, eran una finta; para ellos, el hecho de que hubieran ocurrido al oeste de Caen era en realidad una prueba de que la gran acometida se produciría cerca de Calais. Aunque liberó algunas unidades para que avanzaran hacia las playas, el alto mando del ejército alemán mantuvo muchas más en su sitio; los mensajes de los agentes dobles en el sentido de que los desembarcos eran un señuelo hicieron que todavía el 10 de junio Hitler y Von Rundstedt cancelaran una orden previa y enviaran dos divisiones de vuelta a Paso de Calais. Antes, durante y después de los verdaderos desembarcos, varios Lancaster de la RAF estuvieron sobrevolando de un lado a otro

el canal de la Mancha entre Dover y Calais, lanzando continuamente tiras de «ventana» (véase el capítulo 2), mientras una flota de pequeños barcos cruzaba también de orilla a orilla por debajo; ¿quépodía augurar eso?

El engaño continuó. Todavía el 3 de julio, el jefe del OKW hitleriano, Jodl, le decía al agregado naval japonés en Berlín que el «Grupo de Ejércitos Patton» no tardaría en desplazar dieciocho divisiones de infantería, seis acorazadas y cinco aerotransportadas a través del canal; Jodl, en una mala interpretación asombrosa, opinaba que aquello era «obvio». Cuando el alto mando reconoció finalmente (algunos generales no lo harían hasta mediados de julio) que nada iba a ocurrir en el canal de la Mancha, ya resultaba imposible enviar aquellas cruciales divisiones hacia el sur, en parte porque muchas de ellas eran unidades estáticas, pero sobre todo debido al efecto paralizador del bombardeo táctico aliado de carreteras, puentes y vías férreas.[34]

Pero la historia de la inteligencia raras veces es sencilla. Y, desde luego, en junio de 1944 no fue la de un defensor ciego frente a un invasor que todo lo ve. La Wehrmacht tenía un conocimiento detallado de las técnicas de desembarco aliadas, el papel de los equipos especializados en la limpieza de playas, la prioridad dada a las fuerzas aerotransportadas, la reubicación de escuadrones de la RAF y la USAAF, y el avance hacia el sur de cada vez más divisiones desde los embarcaderos del Clyde hacia el canal de la Mancha. Además, tras haber estudiado detenidamente la pauta de los bombardeos navales y los iniciales desembarcos de infantería en operaciones mediterráneas de sus enemigos, Rommel y sus mandos se aseguraron de que la mayor parte de sus búnkeres y fortines fueran alineados oblicuamente a las playas. Así, protegidos de la línea de tiro del bombardeo naval aliado, podrían seguir cubriendo una gran extensión de la costa cuando las tropas enemigas asomaran del agua. Sin embargo, lo que los alemanes ignoraban era el elemento de inteligencia más importante de todos: ¿dónde desembarcarían los aliados y cuándo lo harían? Tenían informes de que se estaban reuniendo lanchas de desembarco en los puertos de Essex, pero también en los de Devon, y detectaron la presencia de nuevas divisiones estadounidenses acampando detrás de Portsmouth, mientras otras llegaban (cerca de las unidades ficticias) a las inmediaciones de Folkestone. Aunque los agentes de inteligencia clave de la Wehrmacht a veces exageraban las cifras aliadas, no resulta difícil compadecerse de ellos, dado que eran repetidamente presionados para que respondieran a la pregunta crucial —¿Paso de Calais o Normandía?—, y sobre todo teniendo en cuenta que Rommel y Von Rundstedt tenían puntos de vista contrapuestos.

La información aliada sobre sus adversarios alemanes era una imagen especular de la información alemana sobre los aliados. Es cierto que Londres quería saber todos los detalles sobre las defensas de la Wehrmacht, la posición de sus unidades, los obstáculos especiales, el número de tanques… Habida cuenta de su superioridad absoluta en fotografía aérea con buen tiempo (una ventaja que la Abwehr y la

Luftwaffe no podrían sino lamentar), el torrente de información procedente de la resistencia francesa y el conocimiento casi total —gracias al programa de descifre Ultra— de los mensajes militares y navales alemanes, era relativamente fácil llegar a conocer los elementos mencionados (las defensas de la Wehrmacht, la posición de sus unidades, etcétera), y normalmente también podían rastrear la reubicación de las principales unidades del ejército. La capacidad de leer los mensajes diplomáticos japoneses y los mensajes navales y militares de Berlín a Tokio también vino a proporcionar una confirmación general de los planes alemanes. Aun así, como los ejércitos de invasión tendrían ocasión de aprender cuando se iniciaran las hostilidades, los alemanes también sabían crear búnkeres ficticios, desplazar baterías costeras móviles de un acantilado a otro y realizar movimientos rápidos de tanques y camiones por la noche. Además, ningún simple cálculo de los efectivos del enemigo podía responder a la pregunta realmente importante: ¿con qué intensidad lucharían los defensores, aun con todas las probabilidades en contra?

La inteligencia aliada contaba con otra ventaja enorme: su capacidad para interceptar y descifrar rápidamente el tráfico de radio entre los comandantes alemanes en el campo de batalla y su cuartel general. Así como los equipos de Bletchley Park habían ganado mucho al leer los mensajes entre Dönitz y sus capitanes de submarino cuando se cambiaron las tornas en la campaña del Atlántico, los descifradores de códigos también obtuvieron una valiosa información a raíz del incremento del tráfico de mensajes de la Wehrmacht una vez que se produjeron los desembarcos: quién informaba a quién, qué órdenes se daban, qué información sobre los efectivos y el paradero de las fuerzas aliadas se comunicaba al Grupo de Ejércitos Oeste, qué indicios había de que las técnicas de engaño habían funcionado… Descifrar ni que fuera una cuarta parte de esos valiosos datos suponía una enorme diferencia. Era importante, pues, que el ejército alemán dependiera tanto de las comunicaciones por radio de emergencia.[35]

Contar con las redes de la Resistencia francesa sobre el terreno era una ventaja adicional para los planificadores aliados. No solo la resistencia constituía una fuente de importante información de inteligencia sobre las fuerzas locales alemanas, sino que asimismo los actos de sabotaje generalizados obligaban a dedicar cientos de miles de soldados a actividades militares secundarias, como vigilar líneas de ferrocarril, registrar casas y otras por el estilo. Y dado que a las distintas células de la Resistencia se les enviaban diferentes mensajes especiales desde Londres durante las emisiones de radio de la BBC, los aliados pudieron incrementar el engaño aumentando notablemente el tráfico de radio hacia la zona de Paso de Calais. Al final, desde luego, cuando realmente se produjeron los desembarcos, aquellas pequeñas unidades francesas, equipadas y entrenadas por la Dirección de Operaciones Especiales (SOE, por sus siglas en inglés), llevaron a cabo destructivos ataques contra puentes, carreteras y, sobre todo, postes y cables telegráficos, obligando a los alemanes a hacer un mayor uso de las señales de radio.[36]

Obviamente, no existía ningún equivalente alemán en Gran Bretaña que pudiera ofrecer las correspondientes distracciones.

Las tres dimensiones positivas mencionadas son mérito de los invasores occidentales. En cambio, los planificadores de Ramsay no podrían atribuirse mérito alguno por el primero de los dos aspectos que «simplemente no se produjeron»: el mal tiempo. Las mareas altas y las tormentas procedentes del Atlántico, pero también las rachas de tiempo excepcionalmente apacible, que tanto habían afectado al resultado de las invasiones a través del canal de Julio César, Guillermo el Conquistador, Enrique V, la Armada Española y Guillermo de Orange, no habían cambiado su naturaleza; transportar una gran cantidad de hombres y equipamiento a través de aquellas aguas imprevisibles y desembarcar satisfactoriamente al otro lado siempre entrañaba un riesgo.

Y eso fue lo que ocurrió a primeros de junio de 1944. A finales de mayo había habido algunos días buenos, pero el 3 y 4 de junio empezó a entrar una gran depresión desde el Atlántico. Los meteorólogos pronosticaron nubes bajas, que anularían la ventaja aérea, y mar gruesa, que provocaría el caos en las playas. El día 5, milagrosamente, la tormenta amainó un poco, cesaron las lluvias y un Eisenhower muy vacilante dio la orden de avanzar (antes de retirarse a escribir su carta). Aquella noche la enorme flota zarpó rumbo a Francia. Afortunada pero comprensiblemente, aquel terrible tiempo había hecho que los alemanes llegaran a la conclusión de que en los días siguientes no iba a ser posible una invasión; Rommel volvió a Alemania para celebrar el cumpleaños de su esposa (el 6 de junio), y aquella noche el cuartel general de Rundstedt en París desestimó las advertencias sobre mensajes cifrados de la BBC a la resistencia francesa por «insensatas».[37] Las seis divisiones del Grupo de Ejércitos B, situadas directamente detrás de la zona de desembarco, no recibieron la menor señal de alerta.

Así, la inestabilidad del tiempo proporcionó a las fuerzas de Eisenhower una oportunidad única absolutamente crucial; el 9 de junio, los puertos artificiales Mulberry (de los que pronto hablaremos) estaban montados y recibiendo una enorme cantidad de nuevas tropas, tanques y camiones. Aun así, ocho días después (la mañana del 19, después de que el 18 hubiera sido un día hermoso y tranquilo), toda la región del canal se vio repentinamente azotada por la que sería una de las peores tormentas del siglo XX, obligando a interrumpir todo el tráfico, paralizando las patrullas y los ataques aéreos, arrojando ochocientos pequeños navíos a las playas y, a la larga, llegando a destrozar el gigantesco puerto Mulberry estadounidense construido en Saint-Laurent. El revés para el calendario aliado fue colosal y el refuerzo de las posibilidades de contraataque de Rommel, considerable, hasta que pasó la tempestad. Entonces las aguas se calmaron, se restableció la vigilancia aérea aliada y se reanudó el tráfico masivo a través del canal. Pero había sido una tensa experiencia. Si aquella tormenta hubiera llegado, pongamos por caso, el 10 de junio, la Operación Neptuno de la marina británica habría sido un desastre naval, y las

fuerzas aliadas habrían acabado como cangrejos varados.

El clima era una fuerza natural que el hombre no podía controlar. Pero el otro elemento negativo que permitió el éxito de la Operación Overlord se debió puramente a la decisión humana; o, mejor dicho, a la indecisión de los defensores. El hecho de que los alemanes fueran incapaces de barrer a las primeras unidades de desembarco aliadas de las playas se debió no solo a las inteligentes técnicas de engaño o a la fuerte potencia aérea táctica de los aliados, por más que ambos elementos fueran importantes. Se debió también a una inusual indecisión en el alto mando de la Wehrmacht con respecto a cómo responder mejor a la inevitable apertura aliada del segundo frente. Algunos de los generales alemanes más experimentados, entre ellos muchos que ya se habían enfrentado antes a invasiones aliadas, se hallaban seriamente divididos, y cada bando ofrecía genuinas razones militares para defender su postura. Hubo aquí también un factor de «deterioro» adicional; a saber: la propia capacidad de Hitler de perturbar las acciones militares y operativas racionales, bien por sus prejuicios contra las retiradas tácticas, o bien, conforme avanzara la guerra, por su rutina diaria, cada vez más afectada por las drogas. La amarga observación del general Günther Blumentritt de que Alemania iba a perder la guerra «weil der Führer schläft» («mientras el Führer duerme») —una referencia al hecho de que el 6 de junio no se pudiera molestar a Hitler para que autorizara el envío de la crucial reserva Panzer— no cuenta toda la historia.[38] ¿Cuándo y con qué fuerza debería la Wehrmacht desencadenar su respuesta al ataque anfibio, ocurriera donde ocurriese a lo largo del larguísimo y dificultoso litoral atlántico de Francia?

En el verano de 1944, la Wehrmacht contaba con 58 divisiones en toda Francia y los Países Bajos, un aumento significativo con respecto a la cifra de un año antes. Sin embargo, la mayoría de ellas eran divisiones estáticas, atrincheradas en sitios que podían defender muy bien (algo que hicieron), pero desprovistas de suficientes camiones o siquiera de caballos que les permitieran desplazarse con rapidez a otra posición. Los elementos clave, pues, eran la docena y pico de divisiones Panzer o Panzergrenadier, cada una de ellas con la suficiente experiencia de combate como para destruir cualquier unidad equivalente del bando aliado. Rommel, a quien Hitler había encomendado en enero de 1944 la defensa de aquel frente, pasó a abogar por un despliegue avanzado. Dedicando sus inmensas energías a fortificar aún más el Muro Atlántico, quería, como corolario de ello, que sus blindados aplastaran a los invasores justo en el momento en que estos avanzaran más allá de sus cabezas de playa. Para él, los tres primeros días serían vitales; consideraba demasiado aventurado confiar en una respuesta posterior, más calibrada, desde lejos, dado que la potencia aérea aliada podía frenar en seco tales ataques. Ejército contra ejército, él estaba seguro de que ganarían los alemanes; pero ejército contra ejército más una potencia aérea apabullante, tenían las de perder.

Casi todos los demás integrantes del alto mando discrepaban con aquel enfoque de Rommel tan fuertemente centrado en la «corteza exterior» defensiva (el Muro

Atlántico), incluidos algunos que, irónicamente, lo habían considerado demasiado audaz e imprudente en sus campañas anteriores, mientras que ahora lo juzgaban demasiado cauto. Estos —entre quienes se contaban no solo Von Rundstedt, sino también algunos comandantes de blindados como Guderian y Geyr von Schweppenburg— confiaban más en la tradición de la Wehrmacht de lanzar contraataques masivos y devastadores cuando la operación del enemigo empezaba a perder ímpetu; se supone que Anzio era un incentivo en ese sentido. Tampoco les gustaba la idea de dispersar a las divisiones Panzer a lo largo de la costa y, de ese modo, probablemente verse sometidas a los proyectiles de 380 mm de los buques de guerra y a un enorme número de bombas de 200 kilos de los Marauder, Lancaster y B-17. Mejor esperar, pensaban; dejemos entrar a los invasores, y luego los obligaremos a retroceder a las playas alambradas. Ambos argumentos tenían que ver con la amenaza de la potencia de fuego aliada; ¿sería peor recibir los golpes de los acorazados a lo largo de la franja litoral inmediata o los de una ofensiva aérea tierra adentro?

La solución de compromiso que adoptó Hitler reunía lo peor de las dos posturas mantenidas por los generales: que algunas divisiones móviles se asignaran individualmente al litoral, cuatro se mantuvieran en la retaguardia —y solo entraron en acción por orden directa del Oberkommando der Wehrmacht (básicamente, el propio Hitler)— y otras cuatro se enviaran al sur de Francia. Una posición débil en todas partes y fuerte en ninguna, justo lo contrario de lo que recomendaba siempre su héroe Federico el Grande. De haber posicionado el 6 de junio las cuatro divisiones acorazadas de Von Schweppenburg en los alrededores de Saint-Lô, justo al sur de las playas de Normandía, estas bien podrían haber empujado a los invasores estadounidenses, y posiblemente también a los británicos y canadienses, hacia el este, de vuelta al mar y bajo un cielo cubierto de nubes.

Es evidente que los invasores angloamericanos tuvieron mucha suerte. Pero también fueron muy inteligentes. Estaban bien organizados, tenían el dominio del aire y del mar, y utilizaron el engaño y la información de inteligencia con gran habilidad. Además, tanto el clima como la indecisión del enemigo jugaron en su favor. Pero también tuvieron que ser operativamente competentes, mucho más de lo que lo habían sido en anteriores desembarcos anfibios. Y aquí, en la historia de los ataques al litoral de Normandía, reside la segunda parte del reto: llevar un millón de hombres y cien mil vehículos a las zonas de desembarco y luego sacarlos de allí en dirección a Berlín.

La respuesta a la cuestión de desembarcar a un millón de hombres explica la decisión de los planificadores aliados de escoger Normandía. Dado que la Bretaña se hallaba demasiado al oeste y que los estuarios belgas y holandeses eran demasiado traicioneros —y demasiado expuestos a un contraataque lanzado desde Alemania—, la decisión se reducía o a la región de Paso de Calais o a Normandía, dos zonas en las que se podría dar una intensa cobertura aérea desde las bases inglesas. Mientras que

los mandos alemanes se hallaban realmente divididos en cuanto a cada una de estas opciones, para los aliados un desembarco en Normandía tenía más sentido por varias razones: la región era casi equidistante de todos los grandes puertos de invasión del sur de Inglaterra y Gales, mientras que un gran desembarco cerca de Calais haría que las sucesivas oleadas de lanchas se acumularan una detrás de otra. Normandía proporcionaba el espacio necesario para satisfacer la insistencia de Montgomery en desembarcar en cinco playas distintas en lugar de hacerlo en las tres originales; esto daba a las marinas aliadas más margen de maniobra que en el canal, y ofrecía la prometedora posibilidad de enviar un ejército en dirección oeste, desde Normandía a la península de Cotentin, tomar Cherburgo y crear un importante enlace desde Francia con los millones de hombres y las toneladas de municiones que ahora podrían trasportarse en barco hasta allí directamente desde América. Lo único que hacía falta era tomar una parte de Europa occidental y luego avanzar en dirección este hacia Alemania. Pero eso era mucho más fácil de decir que de hacer.

La orquestación del acceso a las playas y la organización de los desembarcos iniciales todavía cautiva la imaginación histórica. Haría falta todo el resto de este libro, y varios más, para describir con detalle el plan de desembarco.[39] Así, por ejemplo, los 171 escuadrones de cazas aliados que estarían en el aire durante la invasión tenían todos ellos sus propias zonas de patrulla; inicialmente serían dirigidos por el Mando de Caza de la RAF, y luego, por primera vez, el control del tráfico aéreo pasaría a estar en manos de unidades especiales situadas en los barcos cuartel general frente a la costa. El bombardeo del escalón de retaguardia alemán estaba previsto realizarlo aproximadamente entre las dos y las cuatro de la madrugada, justo antes del bombardeo intensivo de las defensas costeras inmediatas, y luego los bombarderos pesados regresarían para interceptar las carreteras que llevaban a las playas de Normandía. Cuando la vasta flota llegó a su punto de desembarco, las tropas tampoco pudieron dejar de percibir el enorme bombardeo de los emplazamientos costeros alemanes por parte de acorazados, cruceros y monitores. Ramsay quería que hubiera dos horas enteras de fuego intenso y demoledor sobre las playas antes de que intervinieran los destructores y las grandes lanchas de desembarco equipadas con lanzacohetes, que debían seguir disparando hasta poco antes de que las hordas de lanchas de desembarco más pequeñas —algunas de ellas con tanques especializados, pero la mayoría cargadas de pelotones de nerviosos soldados de infantería y tropas especiales de asalto— accedieran a las playas. Aun antes que ellas actuaron los equipos de demolición, los más valientes entre los valientes. ¿Cómo se hace exactamente para demoler un tetraedro puntiagudo del que penden alambradas y minas? Junto con aquellas primeras unidades iba otro grupo de especialistas, los «observadores» navales, que una vez en tierra habían de encaramarse a cualquier colina cercana y desde allí controlar el fuego de los buques de guerra.

Cuando las tropas y los tanques anfibios llegaron a tierra (si no perecían en el

intento), les aguardaba su «maestro de playa». Era este un puesto obvio, necesario y extraordinario, confirmado por las experiencias en las playas de Sicilia y Salerno; un capitán de la marina británica se convertía en el supremo director de la playa de desembarco, haciendo avanzar a las tropas, ordenando apartar los vehículos inutilizados y enviando las lanchas de desembarco de regreso al mar en cuanto habían dejado su carga. Actuaba, en cierto modo, como un antiguo policía de tráfico en una concurrida esquina, imponiendo el orden en el caos inminente y evitando los potenciales atascos. Uno de ellos, el temible capitán William Tennant, había sido el responsable de sacar a 340.000 soldados británicos, franceses y belgas de las playas de Dunkerque en 1940; ahora, cuatro años después, llevaba de nuevo a un número aún mayor de ellos a las costas de Normandía.

Unas horas antes incluso de que hubieran desembarcado el maestro de playa y los equipos de limpieza de obstáculos, las primeras unidades de las divisiones aerotransportadas aliadas se habían lanzado ya en paracaídas sobre sus posiciones, unos kilómetros tierra adentro. Emplear paracaidistas como un componente clave en una operación a gran escala —en lugar de enviarlos en pequeñas incursiones de operaciones especiales— era una medida extraordinariamente insólita y aventurada; no había nada (ni artillería, ni apoyo aéreo, ni bombardeo naval) que pudiera ser desplegado para cubrir su vulnerable descenso frente a la resistencia enemiga, como hasta los extremadamente competentes paracaidistas alemanes habían tenido la ocasión de descubrir cuando se lanzaron sobre Creta en 1941. Sin embargo, y pese a los graves riesgos, los planificadores de Eisenhower comprendían que la recompensa de un ataque de paracaidistas coronado por el éxito sería enorme; la toma por parte de la 82.ª y la 101.ª Divisiones Aerotransportadas estadounidenses de varias pequeñas ciudades unos kilómetros tierra adentro de la playa Utah tendría un gran efecto perturbador, y aún resultaría más vital el hecho de que la 6.ª División Aerotransportada británica tomara el puente sobre el río Orne y, con ello, flanqueara Caen desde el este.

Detrás de la fuerza de desembarco, destacando en el mar y ocupando filas distintas tanto de las naves anfibias como entre sí, estaban las cinco escuadras aliadas de bombardeo naval. Siguiendo el programa mencionado, estas habían empezado a disparar sobre las fortificaciones costeras alemanas antes de que la primera lancha llegara a la orilla, y luego pasaron a abrir fuego sobre objetivos situados más al interior. Entre una zona y otra hubo una marcada diferencia de tácticas. Hewitt apostó por un bombardeo algo más tardío y más breve (de hecho, solo duró de treinta a cuarenta minutos), lejos de las dos horas bien cumplidas de fuego previo a la invasión ordenadas por Ramsay. Cualquiera que fuera el sistema preferido, hay que decir que los resultados fueron heterogéneos. Los búnkeres de hormigón, firmemente construidos y alineados oblicuamente a la línea de tiro, no resultaban fáciles de destruir, a pesar de que los responsables de controlar el fuego dirigieron grandes andanadas contra sus techos. El testimonio de los alemanes capturados allí sugiere

que lo que causó un mayor efecto fue el ruido estridente, el asfixiante polvo y la confusión que los grandes proyectiles trajeron consigo; o, algo más tarde, la sorpresa de verse alcanzado por las andanadas de un acorazado hallándose en un convoy de camiones quince kilómetros tierra adentro. Los mariscales de campo de la Wehrmacht tardaron un tiempo en apreciar lo que significaban aquellos pequeños y desarmados planeadores de observación que les sobrevolaban.

Por encima de las playas, cuando se hizo totalmente de día, patrullaban los escuadrones aéreos aliados. Habían pasado casi cuatro años desde la semana en que un pequeño número de escuadrones de Hurricane y Fairy Battle de la RAF habían tratado de proteger la retirada de los militares británicos y franceses frente a las bombas y ametralladoras de la Luftwaffe mientras estos se lanzaban en tropel hacia los pequeños barcos que les aguardaban en las aguas de Dunkerque, a menos de doscientos kilómetros al norte en la misma costa. Ahora las tornas se habían cambiado completamente. Aparte del famoso y disparatado vuelo sobre las playas aliadas realizado a las diez de la mañana del 6 de junio por el as de la Luftwaffe «Pips» Priller y su piloto de flanco Heinz Wodarczyk en sus Fw-190, ¿qué interferencia alemana podía esperarse desde el aire? Más lejos, los bombarderos aliados seguían arrasando las vías de comunicación enemigas que discurrían desde Renania hasta Francia y los Países Bajos, mientras un enorme número de aviones del Mando Costero de la RAF patrullaban el canal de la Mancha, los Accesos Occidentales y el golfo de Vizcaya. Si los aliados tenían algún problema en el aire, lo más probable es que fuera la confusión e identificación errónea de otra aeronave (a un kilómetro y medio de distancia, un Fw-190 y un Mustang tenían un aspecto muy similar), y, por lo tanto, el riesgo de ser abatido por fuego amigo; de ahí que en todos los aviones aliados que fueran a operar sobre las playas del Día D se hubieran pintado tres franjas blancas paralelas. Ningunos otros comandantes del aire habían disfrutado nunca de tan exuberante exceso de poderío.

El arma defensiva alemana más eficaz era, curiosamente, la nueva mina «ostra», que explotaba cuando las olas creadas por un barco al aproximarse variaban la presión de agua. Estas habían sido sembradas en gran número por aviones en vuelo rasante y pequeños navíos. A pesar del constante trabajo de docenas y docenas de dragaminas aliados, aquellas minas hundieron un considerable número de buques de guerra y barcos mercantes, y causaron daños en muchos más, incluido el buque insignia de la Fuerza Expedicionaria Oriental del almirante Vian, el crucero *Scylla*. Muchos barcos aliados hubieron de ser penosamente remolcados de regreso a Portsmouth, mientras sus tripulaciones saludaban desde la cubierta a las flotillas de refuerzo que se dirigían a Normandía. En cambio, los *Schnellboot* alemanes enviados para enfrentarse a la Operación Neptuno fueron de hecho una especie de barcos kamikazes; además de ser atacados a la menor oportunidad por los Beaufighter y Wellington, y frenados por enormes flotillas de destructores (canadienses, polacos y franceses, además de ingleses), vieron sus bases de partida destruidas por los

Lancaster de la RAF. Puede que el Mando de Bombardeo tuviera un historial dispar en sus bombardeos nocturnos sobre Berlín, pero sus bombas Tallboy de 5.500 kilos arrasaron por completo los puertos, puentes y vías férreas en manos alemanas; cuando fueron alcanzados por 325 Lancaster el 14 de junio, los techos de hormigón de la base naval de El Havre se derrumbaron sobre los catorce infortunados *Schnellboot* que había debajo. Los Beaufighter de baja altitud sembraron el terror en todos los puertos en poder de los alemanes desde el canal de la Mancha hasta Dinamarca.[40] De noche, escuadrones de Mosquito especialmente equipados tomaban el relevo.

La decisión de zarpar de puertos belgas fue también la que eligieron el resto de los destructores alemanes. El valiente ataque de los cuatro destructores de la 8.ª Flotilla alemana la noche del 8 al 9 de junio —detectada por los equipos de descifre, y aplastada por una fuerza de ocho destructores británicos, canadienses, polacos— fue de hecho la última incursión formal de la Kriegsmarine contra las marinas occidentales. Al estallar la guerra, casi cinco años antes, el almirante Raeder había señalado en tono sombrío que su subdesarrollada marina al menos sabía cómo «morir con gallardía». Y eso es lo que había hecho.

A las flotillas de submarinos a las que se les ordenó atacar los desembarcos aliados también se las envió (como veíamos en el capítulo 1) a una misión suicida. Por entonces Ultra había alcanzado finalmente su máxima eficacia, y dado que los submarinos solo llegaron al canal después de producirse los desembarcos, les aguardaba una colosal fuerza de aviones y escoltas de superficie, todos ellos equipados con sistemas de detección avanzados y un armamento tremendamente efectivo. El cielo estaba lleno de aviones aliados y el horizonte, de fragatas aliadas. Hasta los nuevos submarinos equipados con *schnorkel*, pese a que en sus ataques iniciales hundieron media docena de escoltas, lo tenían todo en contra, y, después de sufrir numerosas pérdidas, se les ordenó abandonar la zona.[41]

Así pues, dada la completa supremacía aliada en el aire y su predominio casi total en el mar, la única cuestión real que quedaba por decidir —como los dos bandos habían reconocido desde hacía tiempo— era la batalla terrestre: el combate en las playas, y luego la lucha de los invasores para penetrar más profundamente en Francia y dirigirse después hacia Alemania. Un observador neutral podría haber concluido ya que, habida cuenta de todos los triunfos que tenían en la mano los aliados (potencia aérea, potencia marítima, logística, resistencia francesa, etcétera), las probabilidades se inclinaban fuertemente en su favor. Y seguramente era así. Pero era precisamente el reto de desembarcar y luego seguir avanzando lo que más preocupaba a Eisenhower y sus altos oficiales. Y fue en la posibilidad de aplastar tales movimientos aliados en lo que los alemanes cifraron todas sus esperanzas, todos sus recursos y su única estrategia. Tal como se desarrollaron los acontecimientos del 6 de junio, los dos bandos resultarían estar en lo cierto, quizá sobre todo Rommel, al considerar decisivos los tres primeros días de lucha.

Los desembarcos de Normandía del 6 de junio de 1944 tuvieron, en esencia, tres partes distintas en lo que al aspecto concreto del desembarco anfibio se refiere. La mejor, al menos desde la perspectiva aliada, fue la relativa al ataque más occidental, realizado en la playa Utah por la 4.ª División de Infantería estadounidense. Este fue un caso de victoria salvada por los pelos de las fauces de un potencial desastre. Las nubes oscurecían ya la costa antes de que las explosiones del bombardeo naval produjeran un denso humo; ya no se distinguía los barcos guía. Si había «directores de playa» (la denominación estadounidense para los maestros de playa), no se les podía ver entre la bruma. Cuando las lanchas de desembarco se dirigieron a duras penas hacia la oscura orilla, se vieron empujadas por el oleaje una milla al sur de su zona de destino, por fortuna en un territorio mucho menos defendido. Aquí los desembarcos fueron extraordinariamente bien, los barcos dispararon sus cohetes, los tanques anfibios llegaron a la orilla, los pelotones de infantería avanzaron con el agua hasta la cintura y los fusiles en alto encontrando muy poca oposición, y los bombarderos B-26 lanzaron sus ataques volando por debajo de las nubes. De forma rara y genial (en comparación con Anzio), la 4.ª División barrió la oposición enemiga, avanzó con fuerza hacia el interior y, con muchos más efectivos vadeando el pantanoso terreno, al final del día había ganado ocho kilómetros de territorio. En esa fase, con unos 21.000 soldados y 1.800 vehículos desembarcados, la playa Utah no iba a ser fácil de desalojar, quienquiera que fuese que lo intentara. En total, el 8.º y el 27.º Regimientos de Infantería perdieron doce hombres. Había sido la mejor operación anfibia que los aliados habían realizado nunca.

Fue justo detrás de la playa Utah donde por la mañana temprano se lanzaron la 82.ª y la 101.ª Divisiones Aerotransportadas estadounidenses, con la intención de tomar y conservar varias poblaciones del interior, como Sainte-Mère-Église, hasta que llegara la fuerza principal desde el mar. Se ha hablado mucho del modo en que los perversos vientos arrastraron a los paracaidistas en todas direcciones, arrojándolos a los pantanos, dispersándolos y arruinando la mayor parte de su equipamiento más pesado, lo cual les impidió apoyar a las tropas de refuerzo lanzadas en planeador, lo que se tradujo en un mayor número de víctimas entre estas últimas. De hecho, los soldados de la 82.ª Aerotransportada quedaron tan desperdigados a lo largo de los humedales del río Merderet que las dos terceras partes de ellos todavía seguían perdidos tres días después. Pero estar «perdido» no es lo mismo que ser ineficaz. De hecho, el caos se convirtió en una inesperada ventaja: el carácter disperso y esporádico del aterrizaje de los paracaidistas provocó una inmensa confusión entre las fuerzas alemanas situadas detrás de la playa Utah, y vino a obstaculizar cualquier intento de reforzar a los defensores de la cabeza de playa. En el transcurso de esta lucha localizada, un pequeño grupo de paracaidistas tendió una emboscada a un vehículo que transportaba a oficiales alemanes, matando al que resultaría ser el comandante de la 91.ª División alemana, la principal división de reserva en la península de Cotentin. Al final del día, algunos hombres de la 82.ª División

Aerotransportada habían seguido su avance hacia el interior hasta llegar a la población y encrucijada de Pont-l'Abbé, y aquella batalla concreta había sido ganada.

Todo esto era de crucial importancia, puesto que el plan maestro de Ramsay había dado por supuesto que la 4.ª División estadounidense ciertamente llegaría a tierra y luego despejaría las playas. El hecho era que la 90.ª División la seguía muy de cerca, con la intención de desembarcar entre el 6 y el 9 de junio; luego venía la 9.ª, que había de desembarcar entre el 10 y el 13, y por último la 79.ª, que llegaría el 30. (Para las otras cuatro playas también se planearon concentraciones de tropas similares.) Con cuatro divisiones enteras del ejército desembarcadas, más las dos divisiones aerotransportadas que iban por delante, el VII Cuerpo estadounidense (bajo el mando del general Joseph Collins) podía conquistar la zona occidental de Normandía. De quedar inmovilizadas en las playas, el mero tamaño de la fuerza de invasión habría causado estragos y un caos masivo; pero no sería ese el caso.

La parte más importante de la Operación Overlord fue la relativa a los tres desembarcos de las tropas británicas y canadienses en las playas Gold, Juno y Sword. Quizá las mejores palabras para describir estos ataques desde el mar serían adjetivos tales como «concienzudo», «meticuloso», «escrupuloso» y «bien orquestado», aparte de la operación aerotransportada, no demasiado audaz, que mostró una vez más el profundo respeto del ejército británico por su viejo enemigo. Si en junio de 1944 la campaña de Normandía hubiera terminado en desastre, los estadounidenses habrían podido volver a intentarlo; contaban con otros cuatro millones de soldados esperando a cruzar el Atlántico en caso necesario. Pero los británicos no podían permitirse otro resultado igual —o peor— que Dunkerque, Creta, Dakar o Dieppe. Sus reservas de efectivos estaban al límite; aquella era su última gran guerra. En consecuencia, se había hecho una fuerte inversión en engaño, inteligencia, mando y control, señales, maestros de playa, limpieza de minas, tanques especialmente diseñados, etcétera, todo lo que hiciera falta para no quedar inmovilizados en las playas y sufrir pérdidas insostenibles.

De ahí la atención que Gran Bretaña prestó a las unidades acorazadas especializadas y los vehículos singulares que le ayudaran a superar las intrincadas y mortíferas defensas de Rommel en las playas. La fuerza impulsora fue en este caso un mordaz y decidido visionario, el general de división Percy Hobart, creador de la 7.ª Brigada Acorazada (a cuyos miembros pasarían a ser conocidos como las «Ratas del Desierto») a finales de la década de 1930, luego degradado y jubilado, más tarde rescatado del ostracismo por un airado Churchill[np37] y finalmente puesto al mando de la 79.ª División Acorazada (Experimental), junto con los recursos materiales necesarios para desarrollar unos artilugios que sus tropas denominarían afectuosamente los *Funnies* («chistes») de Hobart, precisamente para superar los obstáculos de las playas y el campo de batalla, una necesidad que se volvería aún más evidente después de Dieppe.[42] El instrumento básico de Hobart sería el robusto y fiable tanque Sherman, o su posterior equivalente británico, el Churchill. Luego esos

tanques fueron transformados en toda clase de variantes: tanques anfibios con faldones hinchables capaces de alcanzar la costa, tanques «batidores» cuyas gigantescas cadenas metálicas batían la arena y hacían explotar las minas enemigas, tanques con enormes cizallas o cuchillas de bulldozer, tanques con «fajinas» que llevaban sus propios puentes de metal o madera enrollados para permitir el cruce de zanjas y trampas antitanque, tanques lanzallamas como los que los marines estadounidenses utilizaban en el Pacífico, tanques que simplemente se convertían en rampas para otros tanques, etcétera. Hobart era un genio, y la historia de la guerra acorazada nunca había visto nada igual. (En esa misma línea, y frustrado por el lento avance de las fuerzas de Bradley por los estrechos caminos y elevados setos de una Normandía propensa a las emboscadas, un sargento estadounidense llamado Curtis Culin ideó otra variante, el «Rinoceronte», con unos gigantescos dientes frontales capaces de cortar los setos por la base, permitiendo así a los tanques normales avanzar a campo abierto.)

Los artilugios de Hobart tuvieron su bautismo de fuego en las playas anglocanadienses. No puede decirse ni mucho menos que funcionaran a las mil maravillas en todas las ocasiones. ¿Y cómo podría haber sido de otro modo? Ninguna de las pruebas realizadas en la costa escocesa o en el canal de Bristol podía igualar la atroz realidad de desembarcar en una playa sembrada de obstáculos bajo una lluvia de disparos desde todas direcciones. A lo largo de toda la costa, los denominados «tanques DD» (Duplex Drive) —con faldones hinchables— se encontraron con que el fuerte oleaje reducía su avance, de modo que muy a menudo se veían superados por muchas de las lanchas de desembarco que transportaban infantería y otros tipos de tanques. Probablemente, los soldados británicos y de la Francia Libre fueron los que más se beneficiaron de ellos en la playa Sword, puesto que la 6.ª División Aerotransportada ya había tomado la batería de Merville, mientras que los enormes cañones de 155 mm de El Havre (que podrían haber diezmado cualquier nave de desembarco o destructor que se acercara) pasaron toda la mañana enzarzados en un duelo bastante estúpido con el buque británico *Warspite*, situado frente a la costa. Una vez que los hombres rana de la infantería de marina británica hubieron desmantelado los obstáculos de la playa, la obsesiva búsqueda de Hobart de un armamento capaz de resolver los problemas vigentes dio sus frutos. Como recordaría impresionado un comandante del ejército británico que estuvo en la playa Sword:

> Un cañón antitanque alemán abrió fuego sobre ellos. El Sherman [equipado con un puente enrollado] se dirigió hacia él y dejó caer su puente directamente sobre la posición, dejando el cañón fuera de servicio. Los tanques batidores se pusieron a trabajar, limpiando de minas los caminos. «Recorrieron toda la playa batiendo [el suelo] —dijo Ferguson—. Batieron todo recto hasta las dunas, luego giraron a la derecha sin dejar de batir y luego regresaron batiendo hasta la línea de pleamar.» Otros tanques utilizaban ingeniosos mecanismos explosivos (llamados Bangalore, o culebras, o serpientes) para abrir huecos en la alambrada y en las dunas. Otros de los artilugios de Hobart dejaban caer sus puentes sobre los espigones, seguidos de los bulldozers, y luego los tanques con fajinas que dejaban caer sus haces de troncos sobre las zanjas antitanque. Cuando aquella tarea se hubo completado, los tanques batidores pudieron pasar a la principal

carretera lateral, a unos cien metros tierra adentro, y empezar a batir a diestro y siniestro.[43]

Estas asombrosas máquinas, que más tarde ayudarían en la ofensiva anglocanadiense en los Países Bajos y el norte de Alemania, sin duda contribuyeron en gran medida al avance de las primeras unidades anfibias a través de las playas y por las abarrotadas y traicioneras calles de las pequeñas aldeas que lindaban con las playas Gold, Juno y Sword. Con unas pocas excepciones, como en Le Hamel, la oposición se desvaneció con rapidez, ya que las divisiones «estáticas» estaban formadas por algunos rusos anticomunistas, junto con lituanos, polacos, veteranos de la Primera Guerra Mundial y muchachos de dieciséis años. Lo más seguro para ellos, después de efectuar unos cuantos disparos simbólicos, era rendirse. Luchar desde búnkeres de hormigón ya no era seguro, puesto que los comandos, en su avance, arrojaban granadas por las aberturas incluso cuando todavía se mantenía el apoyo naval. (En el que sería uno de los disparos navales más espectaculares de todos los tiempos, el crucero británico *Ajax* acertó a introducir un proyectil de 155 mm por la abertura delantera de un enorme emplazamiento de artillería en la playa Gold, haciendo explotar el polvorín entero.) Aquí, al menos, la «corteza exterior» de Rommel se desintegró rápidamente. Al final del día, los ingleses habían desembarcado a 29.000 hombres en la playa Sword, habían sufrido solo 630 bajas y habían hecho miles de prisioneros. En la playa Gold desembarcaron a 25.000 hombres al precio de 400 bajas. Estas cifras estaban bastante por debajo de todas las estimaciones previstas de probables pérdidas.

Por su parte, en la playa Juno los invasores canadienses y británicos lo tuvieron mucho más difícil. Los objetivos estaban más lejos, el fuego defensivo era más intenso, los obstáculos de la playa eran más intrincados y el apoyo naval, mucho menor. Aun así, 21.400 hombres llegaron a la orilla aquel día, con un saldo de 1.200 bajas. Fue en esta playa donde los tanques con faldones hinchables dieron lo mejor de sí, asombrando a canadienses y alemanes cuando llegaron a la orilla cubierta de guijarros, retrajeron los faldones y luego avanzaron al tiempo que abrían fuego. El espigón de la playa Juno era bastante más alto que el de Omaha, pero los artilugios de Hobart lo superaron, cortaron la alambrada que había a continuación y empezaron a batir los campos de minas, mientras los soldados de infantería, exhaustos y sobrecargados, trataban de seguirles el ritmo. Luego, quizá como una reacción natural, la mayoría de las unidades redujeron la marcha, los hombres acamparon, prepararon té y pronto cayeron dormidos. Montgomery había planeado un movimiento muy rápido contra Caen inmediatamente después de la invasión y luego por el valle del Orne, pero no ocurrió así. La 6.ª División de Paracaidistas británica había tenido un éxito increíble a la hora de tomar los puentes sobre el Orne, las tres cabezas de playa habían resistido, y estaban llegando muchos más soldados y tanques. Pero en el plazo de una semana se acentuó la oposición alemana en la zona,

volviéndola mucho más dura, y ya no sería posible explotar la situación para realizar un avance rápido y expansivo, como había ocurrido en el norte de África y en Sicilia. Aun así, tampoco habría un segundo Dieppe, para la profunda satisfacción de un ejército canadiense ahora mucho más numeroso.

La tercera historia del Día D fue una mucho menos feliz para los aliados: la terrible y demoledora matanza de las unidades de infantería estadounidenses que desembarcaron (o intentaron desembarcar) en la playa Omaha. El ataque anfibio fracasó estrepitosamente, con tanques, camiones y hombres sobrecargados hundiéndose al fondo del océano. La cifra de bajas es deprimente. Solo cinco de los 32 tanques anfibios lanzados desde muy lejos en el mar llegaron a la orilla, y 32 de los 50 obuses se hundieron junto con las barcazas que los transportaban. La mayoría de los soldados se encontraron sobre la arena con solo las armas que transportaban, y siguieron adelante sencillamente porque era imposible volver a la vorágine de la orilla. Luego se encontraron con que los obstáculos de la playa estaban prácticamente intactos, y el fuego cruzado desde las hondonadas era devastador. Con la mayor parte de los tanques hundidos, los barcos que llevaban los obuses y cañones yéndose a pique, y muchos de los equipos de ingenieros ahogados en la excesivamente larga travesía sobre las aguas, los pelotones de infantería y de *rangers* siguieron adelante. Los tanques que lograron desembarcar fueron alcanzados en cuestión de minutos, aunque unos pocos tanques bulldozer lograron abrir brechas en las defensas. Los destructores estadounidenses se acercaron a solo novecientos metros de la orilla —demasiado cerca de cara a posibles campos de minas— para disparar contra los defensores alemanes.

Al final de la mañana, el creciente oleaje atlántico estrechó cruelmente la franja de playa todavía más, haciendo que los nuevos vehículos se precipitaran sobre los que ya estaban en tierra y habían resultado dañados. La situación era tan desesperada que, cuando Montgomery se enteró de ella más avanzado el día, consideró brevemente —como Clark en Anzio— la posibilidad de trasladar las unidades de refuerzo estadounidenses de Omaha a las playas anglocanadienses; Bradley pensó lo mismo, y también se preguntó cómo trasladar, en cambio, las nuevas oleadas de tropas a la playa Utah, aunque uno sospecha que tanto un cambio como el otro habrían provocado una confusión inimaginable frente a la costa. De hecho, la mera superioridad numérica (Omaha tenía asignados 34.000 hombres y 3.300 vehículos para el desembarco inicial, con una cifra similar en reserva), el desesperado lanzamiento de proyectiles de la marina estadounidense y los bombardeos de la USAAF durante todo el día, y el notable trabajo de los oficiales de baja graduación y suboficiales para restablecer el orden, acabaron por romper las defensas costeras alemanas. Las tropas lograron dejar atrás las ensangrentadas playas, remontar los acantilados y establecer una posición a solo un kilómetro y medio tierra adentro. A menos que atacaran los Panzer de Rommel (algo que no les permitieron hacer), la 1.ª y 29.ª Divisiones de Infantería estadounidenses lo habían logrado, aunque con un

elevado coste; no se habían visto obligadas a retroceder hasta el mar. De todos modos, cuando Eisenhower y Ramsay inspeccionaron ansiosamente la playa desde su buque de guerra al día siguiente, se sintieron claramente turbados al ver lo cerca que habían estado de fracasar, y lo confusas y precarias que todavía parecían las cosas.

El ejército estadounidense sufrió unas 2.400 bajas, entre muertos, heridos y desaparecidos, en la playa Omaha. Esta terrible cifra no es muy grande comparada con el número de bajas en algunas batallas de la guerra de Secesión, las del primer día de la batalla del Somme o las producidas en las batallas que se libraban al mismo tiempo en el frente oriental, pero sí fue la más elevada de los cinco desembarcos realizados ese día, causó consternación y preocupación entre los mandos aliados, y ha sido objeto de controversia desde entonces.

En cierto sentido, no resulta difícil explicar por qué la playa Omaha fue, con mucho, la más difícil de tomar y mantener. Los acantilados de detrás de la playa eran bastante más altos que los de los otros lugares, y solo podían salvarse a través de «barrancos» (pequeños valles fluviales que se abrían paso hasta el mar desde las aldeas del interior). Los alemanes habían construido numerosos puestos de artillería y nidos de ametralladoras cerca del final de dichos barrancos, pero los habían orientado para disparar oblicuamente, cubriendo las playas a derecha e izquierda, en lugar de exponer los búnkeres a la artillería de los buques de guerra situados frente a la costa. Resultaban casi igualmente difíciles de divisar desde el aire, ya fuera en vuelos de reconocimiento o en ataques de bombardeo. Y los acantilados hacían que cualquier esfuerzo de los tanques u otros vehículos con orugas o ruedas por salir de la franja litoral resultara extremadamente difícil. Incluso con buen tiempo y aguas tranquilas, este habría sido un hueso duro de roer, y tales condiciones favorables tampoco prevalecían. La prudencia parecía sugerir que habría sido mejor evitar por completo esa zona; pero dado que los aliados habían juzgado vital tomar las principales playas de Normandía e iniciar un ataque en la península de Cotentin para tomar el puerto de Cherburgo, no podían permitir que en medio quedara una brecha manifiesta que los alemanes pudieran explotar; aquello había sido lo que casi los había arruinado en Anzio. El ataque debía producirse.

Sin embargo, es difícil aceptar el argumento de que las graves pérdidas estadounidenses en la playa Omaha eran solo el resultado del pésimo oleaje, la topografía hostil y los astutos sistemas defensivos alemanes. Hay también evidencias de una mala gestión del campo de batalla, combinada con una autoconfianza excesiva, algo que nunca era prudente en un combate contra la Wehrmacht. El bombardeo naval fue extremadamente breve y, por tanto, muy ligero (sobre todo dada la posición enfilada de los búnkeres alemanes). El equipo de control del almirante Hewitt situado frente a la costa había confiado en el factor sorpresa, pero eso resulta difícil de conciliar con el hecho de que a medianoche más de mil bombarderos pesados de la RAF habían iniciado ataques masivos sobre baterías alemanas a lo largo de toda la costa de Normandía, y de que a la una y media de la mañana la 82.ª y

la 101.ª Divisiones Aerotransportadas ya habían iniciado su avance hacia el interior; o con el hecho de que el bombardeo de la marina estadounidense se iniciara veinte minutos después del fuego naval británico, que podía oírse perfectamente en ese tramo de la costa, a pesar de que los desembarcos anglocanadienses iban a producirse una hora después. La mala suerte vino a empeorar aún más las cosas: cuando intervinieron los B-17 para aplastar las defensas alemanas, se vieron frustrados por las nubes. «Ni una sola bomba cayó en la playa o en los acantilados», observa Stephen Ambrose; fueron unos establos situados a cinco kilómetros tierra adentro los que recibieron los impactos.[44] Los cohetes de las lanchas de desembarco se quedaron cortos y cayeron en el agua, y en la playa Omaha las olas parecían más fuertes y más altas que en ninguna otra parte.

Con el viento cada vez más fuerte y el oleaje cada vez más intenso, fue un acto de locura de los mandos de la zona ordenar que los tanques DD, los tanques Sherman (que quedaban en gran parte sumergidos en el agua) y las barcas que transportaban los obuses fueran lanzados a más de 4.500 metros de la costa. Allí no se disponía de vehículos de desembarco anfibio de tracción por orugas como el estadounidense LVT, ya que estaban todos en el Pacífico. Los Sherman que lograron llegar a la playa lucharon lo mejor que pudieron, pero en esa en concreto los aliados no disponían de tanques «batidores» de minas, de tanques cizalla ni de tanques con fajinas. Si evitaban morir ahogados, los soldados estadounidenses eran diezmados en las playas y en las entradas de los barrancos por las unidades de la 352.ª División de Infantería alemana, que había sido trasladada a la zona posterior de la playa de Omaha unos días antes sin que, de manera inquietante, los mandos de Bradley tuvieran noticia de ello. A la larga, el ejército estadounidense logró salir de la ensangrentada orilla simplemente luchando hasta llegar a lo alto de los acantilados y forzando a la Wehrmacht a retroceder. Pero el hecho de no tener otros tipos de vehículos vino a añadirse a la lista de las cosas que podrían haberse hecho mejor, o al menos intentarse.

En términos generales, el «día más largo» les proporcionó a los aliados un resultado extraordinariamente bueno, una recompensa notable para lo que había sido una preparación, un entrenamiento, una movilización y una ejecución excelentes. Al final de aquella tarde, Ramsay, al tiempo que dejaba constancia de su preocupación por Omaha y las playas occidentales, escribía en su diario: «Sin embargo, en general tenemos muchísimo que agradecer a Dios por este día». En función de qué fuentes se consulten, entre 132.000 y 175.000 estadounidenses, británicos, canadienses, franceses y polacos desembarcaron en masa aquel día, sufriendo alrededor de 4.900 bajas, muchas menos que las previstas inicialmente. El frente se extendió a lo largo de casi ochenta kilómetros; había grandes brechas entre algunas playas, es cierto, pero los alemanes no tenían la capacidad de posicionarse en ellas.[45] Su resistencia había sido mucho menor de lo que se temía, en gran parte debido a que sus mejores tropas no estaban en las defensas de las cabezas de playa. Las unidades de comandos

y los pelotones canadienses se encontraron luchando contra ancianos, miembros de las Juventudes Hitlerianas y reclutas de Europa del Este. Sin embargo, este no era un buen indicador de lo que iba a venir, sobre todo para los canadienses, que pronto se hallarían atacando defensas fanáticamente defendidas por los alemanes en torno a Caen, un día tras otro, una semana tras otra, con progresos microscópicos. Pero esa sería una historia posterior. En ese momento, y en palabras de Churchill, se había conseguido «establecer un punto de apoyo en el continente europeo».

Sin embargo, ni avanzar con rapidez unos ocho kilómetros tierra adentro ni conservar con firmeza acantilados tomados con gran esfuerzo al final del primer día bastaba. Una invasión que pretendiera tener éxito requería la llegada masiva de refuerzos, exigía que cada vez más hombres, armamento y provisiones entraran por las cabezas de playa conforme los ejércitos atacantes avanzaban y se dispersaban. Y, como ha dejado claro el breve relato de los cinco desembarcos, Normandía no contaba con un puerto importante entre Cherburgo, en el extremo occidental, y El Havre y Dieppe, mucho más cerca del canal de la Mancha. La Operación Overlord incluía pues, como un componente esencial, algo que nunca se había visto antes en la historia de la guerra anfibia: puertos artificiales. A instancias de Churchill, varios equipos de construcción angloamericanos crearían abrigos marítimos, con el requisito adicional de que también tendrían que construir rompeolas que pudieran flotar y subir y bajar con las mareas.

El resultado fueron los puertos que recibirían el nombre en clave de Mulberry («mora»), gigantescos cajones de hormigón de varios miles de toneladas que, sin embargo, tenían el suficiente espacio de lastre en su interior como para poder ser remolcados en barcazas planas hasta Normandía por los héroes anónimos de toda la operación, los remolcadores del Almirantazgo británico, y luego ensamblados como fichas de dominó hasta formar un inmenso rompeolas (dotado, increíblemente, de una calzada en la parte superior). Entonces eran cuidadosamente hundidos hasta reposar sobre el lecho oceánico en una zona de aguas poco profundas. También había rompeolas flotantes y embarcaderos flotantes que actuaban como puentes de acero para acceder a los puertos desde el mar, un requisito imprescindible puesto que entre el flujo y el reflujo de la marea llegaba a haber una diferencia de hasta seis metros. Dado que no estaban firmemente asentados sobre el lecho marino, y, en consecuencia, eran vulnerables a las tormentas, a su vez estaban protegidos por docenas de viejos barcos mercantes y buques de guerra (bautizados con el nombre en clave de Gooseberries, «grosellas»), que eran hundidos en hilera para que actuaran como una barrera exterior. A pesar del fuerte oleaje, el 9 de junio los obreros y marinos aliados empezaron a anclar los dos puertos Mulberry; al día siguiente se hundieron debidamente los Gooseberries de protección. En conjunto, se habían montado y emplazado la asombrosa cantidad de 1,5 millones de toneladas de acero y hormigón.

Obviamente, al principio hubo mucho caos, pero en realidad bastante menos que

el que habrían causado miles de barcos ligeros varados o navegando con dificultad frente a una playa abierta. Los puertos artificiales constituían una visión tranquilizadora, y ver a los camiones estadounidenses circulando por la calzada artificial construida sobre los cajones desde los barcos hasta la costa todavía resultaba más tranquilizador; transmitía al marino y al soldado de a pie el mensaje de que realmente había un plan. Seis días después del Día D, unos 326.000 hombres y 54.000 vehículos habían sido transportados a través del canal.

Como ya hemos señalado, el 19 de junio una enorme tormenta atlántica destrozó gran parte de aquellas instalaciones y vino a ralentizar drásticamente el flujo diario de tropas, vehículos y provisiones a Normandía. Pero aquello no bastó para alterar el curso de la Operación Overlord. Al cabo de tres días el flujo de refuerzos se reanudó, y el cielo despejado permitió a la USAAF, la RAF y los buques de guerra más pesados seguir bombardeando a las unidades alemanas finalmente enviadas a la zona de invasión. En aquel momento, mientras los ejércitos anglocanadienses ejercían la máxima presión sobre Caen, provocando el debilitamiento de las grandes fuerzas de la Wehrmacht situadas en la ciudad y sus proximidades, varias unidades estadounidenses más rápidas al mando de Bradley y, algo más tarde, de Patton avanzaban hacia el sur. Por entonces también las divisiones ubicadas más al oeste, al mando de Collins, habían tomado la propia Cherburgo, un maravilloso recurso logístico una vez que las demoliciones alemanas hubieran sido reparadas, puesto que entonces las provisiones y los refuerzos de tropas estadounidenses podrían navegar directamente hasta el escenario europeo, en lugar de tener que ir por Glasgow, Liverpool y Southampton. Durante los meses de junio y julio, los alemanes rechazaron en torno a Caen los repetidos ataques británicos y canadienses, en un nuevo testimonio de su capacidad para la guerra defensiva; pero al hacerlo mermaron sus divisiones de refuerzo, llevándolas a una especie de agotadora batalla tipo Verdún que al final no pudieron ganar. Mientras tanto, los estadounidenses preparaban al III Ejército de Patton para irrumpir en dirección sur, algo que haría a finales de julio y primeros de agosto. Con Rommel gravemente herido el 17 de julio (por un Spitfire solitario que ametralló el vehículo en el que viajaba), con su sustituto, Von Kluge, habiéndose suicidado tras el complot para asesinar a Hitler el 20 de julio, y con el 21.º Grupo de Ejércitos de Montgomery avanzando sobre el Sena y hacia el Somme, la batalla de Normandía había terminado. El 25 de agosto, unidades de avanzada de los ejércitos de la Francia Libre llegaban a París, provocando un inmenso júbilo. Dos días después, el propio comandante supremo aliado, el general Dwight D. Eisenhower, entraba en la capital francesa por primera vez desde 1932, cuando había estado trabajando en el manuscrito de la obra del general Pershing que llevaba el apropiado título de *Guide to the American Battlefields in Europe* («Guía de los campos de batalla estadounidenses en Europa»).[46] Uno no puede por menos que preguntarse si todavía llevaba en la cartera una copia de su carta del 5 de junio admitiendo la derrota y su plena responsabilidad de ella.

A las fuerzas aliadas al mando de Eisenhower les quedaba un largo camino hasta Berlín. A pesar del refuerzo de las tropas de desembarco originales con otros tres millones de hombres, y pese a una supremacía aérea aliada que se volvía cada vez mayor, machacando despiadadamente a la Wehrmacht en el campo de batalla, devastando las líneas de aprovisionamiento del Tercer Reich y arruinando las industrias y ciudades del propio territorio germano, el ejército alemán resistía con determinación, a veces agresivamente (como en el contraataque por sorpresa de diciembre de 1944 en la batalla de las Ardenas) y siempre con una notable eficacia táctica. Sin embargo, aquella ya no era una guerra anfibia. Era una campaña por tierra y aire, una versión actualizada de la ofensiva aliada sobre Alemania llevada a cabo entre agosto y noviembre de 1918. Ya no hacían falta acorazados frente a la costa, los puertos artificiales podían dejarse a merced de las olas, y las naves de desembarco y sus tripulaciones fueron enviadas al Pacífico.

Después de las campañas bicéfalas de Normandía y las Marianas de junio de 1944, se alteró el ritmo de los desembarcos anfibios en cada uno de los dos hemisferios; se redujo en Europa, pero se incrementó en el Pacífico. El 15 de agosto de 1944 se produjo la tantas veces pospuesta y minimizada invasión aliada del sur de Francia (la Operación Anvil, luego rebautizada como Dragoon), principalmente con tropas francesas y estadounidenses. Por entonces la Wehrmacht se retiraba de Francia, de modo que, aunque este ataque de flanco —que encontró una breve resistencia— fue importante para llevar a las tropas aliadas hasta las fronteras del sudoeste de Alemania e incrementar la presión militar sobre el Tercer Reich durante los últimos ocho meses del año, no tuvo en absoluto la importancia de las grandes campañas realizadas al norte y el este. Asimismo, en septiembre de 1944 la presión del Ejército Rojo en las llanuras de Polonia había obligado al alto mando de la Wehrmacht a rebajar su control sobre Grecia y Creta. Al mes siguiente, las tropas británicas regresaban (sin demasiada oposición) a los campos de batalla en los que habían sido vencidos en el aciago año 1941. Pero esta no fue una verdadera operación anfibia, y la gran fuerza de la marina británica pudo saborear una tranquila experiencia cuando ancló en El Pireo: otro retorno desde el mar, esta vez en aguas donde muchos de sus buques de guerra yacían unas brazas más abajo.

Hubo mucha más oposición enemiga cuando el 1 de noviembre, en el otro flanco de la ofensiva sobre el Tercer Reich, un variopinto grupo de unidades del ejército británico (inglesas, belgas, canadienses, escocesas, de la Francia Libre, noruegas y polacas) lanzaron un ataque sobre Walcheren desde todas direcciones. La toma de aquella isla en forma de platillo (ahora desprotegida, después de que el Mando de Bombardeo de la RAF hubiera volado las murallas exteriores) liberaría el río Escalda y daría acceso al gran puerto de Amberes. Dado que la falta de un puerto de aguas profundas en la zona meridional del mar del Norte estaba afectando seriamente al aprovisionamiento de los ejércitos de Eisenhower, esta vez la toma de Walcheren tenía un propósito mucho más estratégico que en 1809. A finales de ese mes se había

alcanzado el objetivo, aunque tras bombardeos masivos y con graves pérdidas para los batallones de comandos.[47] Aunque la guarnición alemana estaba integrada principalmente por soldados enfermos y en recuperación, resistió varias semanas más de lo que habían previsto los planificadores de Montgomery. Hoy en día, la segunda campaña de Walcheren es, como la Operación Dragoon y el regreso a Grecia y Creta, solo una nota a pie de página en la historia. Pero el ataque a las posiciones del estuario del Escalda constituye un recordatorio de lo difíciles que seguían siendo tales operaciones, a pesar de emplear una fuerza arrolladora y de estar a punto de alcanzar la victoria.

LA GUERRA ANFIBIA Y EL PAPEL DE LA PLANIFICACIÓN

La Segunda Guerra Mundial presenció el desarrollo y la intensificación del conflicto armado en tantas dimensiones distintas —desde la guerra acorazada hasta el bombardeo estratégico, pasando por las operaciones especiales— que sería una necedad afirmar que las campañas anfibias por sí solas constituyeron la principal expresión militar del conflicto de 1939-1945. Sin embargo, no cabe duda de que sí representaron la más compleja. La batalla de los convoyes del Atlántico fue un combate mixto de potencia marítima y aérea. La ofensiva aérea estratégica contra Alemania fue una contienda entre fuerzas aéreas. Poner freno a la guerra relámpago nazi fue básicamente una lucha «a puñetazo limpio» librada en tierra, aunque con una contribución cada vez mayor de la potencia. Solo la guerra anfibia, ya fuera en Europa o en el Pacífico, implicaba operaciones por tierra, mar y aire, en una armonía triangular (o sin ninguna en absoluto). Algunos historiadores califican la campaña de Normandía como «trifibia», una palabra que suena horriblemente mal, pero que no resulta nada inadecuada.[48] Un desembarco exitoso en una costa hostil no solo constituía un enorme problema táctico y operativo en sí mismo, sino que también dependía de que primero se resolvieran los problemas relativos al dominio del mar y el control del aire. Representaba un importante recordatorio, para los responsables de las campañas en las que intervino uno solo de los tres ejércitos durante el conflicto de 1939-1945, de lo multidimensional que en realidad era la Segunda Guerra Mundial.

Por tales razones, no es posible señalar ni un único gran avance (como el caza de escolta de largo alcance a principios de 1944) ni un conjunto coincidente en el tiempo de mejoras en sistemas y armas (como en la detección y destrucción de submarinos alemanes a mediados de 1943) que puedan vertebrar aquí la argumentación acerca de cómo los aliados aprendieron a la larga a desembarcar en una costa en poder del enemigo. Las circunstancias variaron de un caso a otro; así, por ejemplo, el factor sorpresa fue importante en la irregular campaña de MacArthur, y el engaño desempeñó un gran papel antes del Día D, mientras que en Saipán, Guam, Iwo Jima y Okinawa las atrincheradas guarniciones japonesas solo pudieron sentarse a esperar los ataques que iban a venir, sin espacio para maniobrar. Bombardear las playas de

Normandía durante siete días enteros, como habría de ocurrir en Okinawa, probablemente habría resultado desastroso; para cuando los aliados desembarcaran, podrían haberse enfrentado a veinte o más divisiones alemanas plenamente alertadas al otro lado de los setos. Una vez más, la orquestación minuto a minuto de la cabeza de playa fue vital en muchas operaciones como la de Normandía, pero lo fue menos en Sicilia, donde la oposición en las cabezas de playa era más bien débil. La fluctuación de nubes y nieblas siempre hacía que la potencia aérea resultara más o menos útil. Una marea excepcionalmente baja causó estragos en Tarawa, mientras que un oleaje imprevisto empujó a las tropas de la playa Utah hacia una parte más segura de la costa. No había ninguna receta perfecta para un ataque exitoso desde el mar, por muy bien que uno se preparara para ello.

Quizá el mejor modo de concebirlo, pues, sea organizar los diversos aspectos de la guerra anfibia en contribuciones de primer y de segundo orden. Así, por más que los bombardeos navales desde aguas cercanas a la costa fueran impresionantes y al menos en dos ocasiones (Anzio y Omaha) ayudaran realmente a rechazar un contraataque en una playa sobre la que solo se había logrado un control precario, solo raras veces llegaron a destruir la capacidad de un enemigo resuelto a defenderse desde la seguridad de sus búnkeres.

En cambio, el dominio del aire sobre las áreas de desembarco y los accesos a estas fue siempre crucial, y en ese aspecto, a comienzos de 1944, la ventaja aliada se estaba volviendo cada vez más evidente, al menos en el escenario europeo. Además, los tipos de aviones utilizados para el apoyo aéreo de proximidad sobre las playas (Marauder, Typhoon, Thunderbolt) también estaban bien equipados para destruir las fuerzas terrestres del enemigo durante las operaciones de avance que seguían a los desembarcos.

¿Acaso las numerosas mejoras en los sistemas de armamento anfibio —que van desde los artilugios de Hobart en Europa al despliegue por parte de los marines estadounidenses de tanques lanzallamas y tanques bulldozer en el Pacífico— constituyen una explicación de primer orden de la creciente capacidad para abrirse paso en una costa en poder del enemigo? Sí, probablemente. ¿Acaso el uso creciente de unidades de avance sumamente experimentadas y de fuerzas especiales como los comandos y los *rangers* resultó de ayuda? Por supuesto que sí, y en algunos casos (como la toma del puente sobre el Orne, e incluso la amplia dispersión de la 82.ª y la 101.ª Divisiones Aerotransportadas estadounidenses, que tanto confundió a los defensores alemanes) de manera decisiva. Tampoco cabe duda de que la producción en serie de lanchas de desembarco (ya fueran los LVT y DUKW de transporte de infantería, las que llevaban tanques o camiones, o las que disparaban cohetes), y de los no menos importantes buques nodriza que las transportaron a través de los océanos hasta sus posiciones de lanzamiento frente a la costa, desempeñó un papel absolutamente crucial. De hecho, si se prescinde de dichas naves es difícil ver cómo podría haberse siquiera llevado a cabo cualquiera de las principales operaciones de

desembarco aquí descritas.[49]

Hubo otros importantes aspectos de la guerra anfibia que entraron en juego en 1944 y que simplemente no existían cuatro años antes. El hecho de tener un cuartel general de mando y control frente a la costa, independiente tanto de los buques de guerra como de las fuerzas de desembarco, vino a reducir enormemente los errores de comunicación y de otro tipo. Tener a un solo oficial responsable de mantener el orden en la playa, y contar con sistemas de comunicación inalámbrica muy mejorados con el barco cuartel general a fin de que una unidad avanzada pudiera pedir fuego de apoyo, constituía otro gran avance. Contar con equipos especializados de demolición submarina y de limpieza de playas era vital (el único problema era dónde depositar toda aquella alambrada). Contar con una logística mucho más perfeccionada a la hora de gestionar los desplazamientos redujo enormemente, aunque nunca llegara a eliminar del todo, las predecibles fricciones que implicaba trasladar un enorme número de hombres, armas y provisiones en medio de la batalla.

Pero por encima de todo esto, y orquestándolo todo, se hallaba una organización de operaciones conjuntas entre los tres ejércitos, así como entre los distintos aliados (esencialmente la de Ramsay, y en el Pacífico la de Nimitz), que, después de numerosos reveses y decepciones, había resuelto cómo hacerlo. Si hubiera que señalar un solo rasgo importante en esta historia de la evolución de la guerra anfibia aliada, probablemente estaría aquí, en el superior y hasta sofisticado ordenamiento de sus numerosas partes móviles. «Orquestación» es un término que podría resumir muy bien todo esto. La multifacética orquesta representada por un desembarco grande y complejo necesitaba sin lugar a dudas un director, y este no podían ser Churchill o Roosevelt, ni los jefes del Estado Mayor Conjunto, ni los poderosos jefes de cada uno de los tres ejércitos. Tenía que ser una clase de persona distinta; un organizador, un planificador, un solucionador de problemas.

Los anteriores planificadores estadounidenses y británicos, que operaban bajo la sombra de Galípoli y en tiempos de una fuerte austeridad presupuestaria, supieron entender las necesidades especiales de las operaciones anfibias desde el primer momento. Las ideas que se iniciaran con Pete Ellis y los otros precoces planificadores del Cuerpo de Marines estadounidense en la década de 1920, y, un poco más tarde, en el Centro de Formación y Desarrollo Inter-Servicio británico en la de 1930, se irían metamorfoseado constantemente a través del Mando de Operaciones Conjuntas de Mountbatten y las Fuerzas Expedicionarias Marítimas de los marines estadounidenses, y gracias a las aleccionadoras experiencias de Madagascar, Guadalcanal, Dieppe y las Gilbert, en un producto final que tendría su apoteosis en los ataques gemelos de Normandía y las Marianas en junio de 1944. Isley y Crowl lo expresan muy bien en su obra clásica de 1951 *The U.S. Marines and Amphibious War*, cuando observan que un minucioso examen de aquellas primeras y dificultosas operaciones «muestra que los principales defectos no estaban en la doctrina, sino más bien en los medios de poner en práctica la doctrina existente».[50]

Esto resultaba sencillo de entender si se comprendían los principios operativos básicos. La guerra anfibia era una clase especial de lucha que requería muchos ingredientes especiales: nuevas estructuras de mando conjuntas de los tres ejércitos, sistemas de armamentos nuevos y a menudo de aspecto extraño, una logística increíblemente compleja, un nivel de entrenamiento en combate sumamente elevado, un apoyo aéreo a baja altitud muy sofisticado, y formas inteligentes de dirigir grandes masas de tropas y vehículos tanto para acceder a las estrechas cabezas de playa como para luego salir de ellas. Conseguir que todo saliera bien era una garantía con vistas a alzarse con la victoria. Pero ignorar cualquiera de aquellos requisitos cruciales muy probablemente entrañaría un duro castigo. Y luego siempre estaba también el factor suerte.

Si aquellos primeros visionarios y planificadores hubieran podido presenciar el primer día, o los dos primeros días, de los desembarcos de junio de 1944, seguramente se habrían quedado asombrados al ver el enorme tamaño y complejidad de lo que estaba ocurriendo ante sus ojos. Pero es difícil pensar en demasiados rasgos sobre los que, conceptualmente, ellos no hubieran reflexionado ya años antes de que hubiera la menor perspectiva de materializarlos. Como algunos otros pensadores estratégicos que habían aplicado sus privilegiados cerebros al estudio de los retos planteados por la guerra moderna, ellos fueron profetas que se adelantaron a su tiempo.

5

Cómo vencer la «tiranía de la distancia»

> El plan, y la acción, de la ofensiva japonesa se había aprovechado enormemente de la ventaja estratégica de la posición geográfica de Japón … El resultado de sus rápidas conquistas era que habían cubierto Japón de anillos concéntricos de defensas que suponían obstáculos formidables para cualquier contraofensiva hacia Japón que intentaran los aliados occidentales.
>
> LIDDELL HART, *Historia de la Segunda Guerra Mundial*

> La intención de[l almirante] Koga [era] presentar batalla a lo largo de toda la nueva línea de defensa. Sin la iniciativa y sin ningún control sobre el calendario de operaciones, [su plan] era lo mejor que se podía diseñar, pero su punto débil más evidente … era que los portaaviones estadounidenses podían descender a cualquier parte concreta de la línea y aplastarla antes de que se le pudiera proporcionar un apoyo eficaz.
>
> H. P. WILLMOTT, *The Great Crusade*

Como otras campañas masivas de conquista militar de los tiempos modernos, muy especialmente las dirigidas por Hitler o por Napoleón, las extraordinarias ofensivas japonesas de 1941-1942 iban a convertirse en un plazo relativamente breve, en víctimas de lo que un historiador ha denominado «la tiranía de la distancia»; es decir, que no supieron reconocer los límites naturales impuestos al esfuerzo humano por la geografía.[1] El alto mando japonés se extralimitó. Habría sido difícil convencer de este hecho geopolítico a los atemorizados habitantes de Darwin y Brisbane (o a los no menos nerviosos de San Francisco y Bombay) en la primavera de 1942, cuando lo que había sido un progresivo desafío japonés a la hegemonía angloamericana en Asia oriental y el Pacífico durante la década de 1930 finalmente estalló en una violenta y devastadora furia de agresión que se acercaba cada vez más a sus costas.

Y, sin embargo, era cierto. Japón, que nunca antes había sido derrotado en la guerra, fue demasiado lejos. No obstante, y como se mostrará en el presente capítulo, esta no fue simplemente una cuestión intrínseca, como el flujo y el reflujo de la marea. Antes al contrario, al enorme imperio japonés se le puso fin por medios externos, principalmente por el impresionante despliegue de recursos, personal y sistemas de armamento de Estados Unidos. Los dos contendientes no pelearon en un espacio fijo, como un ring de boxeo, sino a lo largo y ancho de un vasto entorno geográfico en el que la explotación de la distancia, el tiempo y la oportunidad por parte de los líderes y planificadores de cada uno de ellos era tan importante como la moral de sus fuerzas de combate y la calidad de las armas. Había un inestimable beneficio adicional que podía obtener el bando que mejor entendiera y mejor se preparara para la peculiar geopolítica del gigantesco ámbito del Pacífico. En tal situación, la orientación marítima de los estadounidenses gozaba de una clara ventaja

sobre unos líderes militares japoneses centrados en las campañas terrestres en China.

Apenas resultaba sorprendente, sin embargo, que el Japón imperial tratara de expandirse en el extranjero una vez que el secular aislacionismo que se había impuesto a sí mismo se viera reemplazado tras la restauración Meiji de 1868 por un impulso modernizador, aunque no liberalizador; en este sentido, simplemente imitaba el éxito previo de las potencias coloniales, en especial las de Occidente.[2] Un impresionante giro hacia la industrialización y un crecimiento basado en la exportación vinieron a incrementar enormemente sus capacidades productivas y a proporcionar la base que haría que en la década de 1920 fuera el único de los estados de Asia y África que poseía un ejército, una marina y una fuerza aérea modernos, que, de hecho, se contaban entre los mejores del mundo. Todo esto creó una crucial y creciente dependencia de los productos alimentarios y las materias primas del extranjero, y llevó a los nacionalistas de Japón a abogar por la adquisición de fuentes de abastecimiento seguras, como aquellas de las que disfrutaban el imperio británico, Estados Unidos y la Unión Soviética.

La verdadera medida de comparación para Japón —de hecho, la única posible— era Gran Bretaña, el otro estado insular políticamente coherente que había roto sus límites costeros para convertirse en algo mucho más grande, una nación que había organizado su marina y su ejército para asegurarse el control de fuentes de abastecimiento distantes del territorio nacional. Dado que conseguir aquel estaño, caucho, hierro, cobre, madera y (sobre todo) petróleo resultaba esencial, la única cuestión que quedaba por resolver para Tokio era si aquellas fuentes podrían obtenerse con el consentimiento de las potencias establecidas o habrían de conseguirse en contra de sus deseos, lo que, obviamente, aumentaba el riesgo de guerra. El debate entre las élites políticas y militares japonesas no giraba, pues, en torno a si su país debía o no convertirse en otro actor mundial en la línea de Gran Bretaña y Alemania, sino en cómo y cuándo alcanzar ese objetivo natural. Puede que un antiguo miembro de la cámara de notables japonesa como Yamagata Arimoto, al contemplar retrospectivamente las cinco décadas anteriores desde la perspectiva de 1920, se maravillara ocasionalmente ante la transformación de la posición internacional de Japón desde su juventud; puede que sintiera asombro no solo por la transformación de ciudades medievales como Yokohama, que cada vez se parecían más a poblaciones como Southampton o Baltimore, sino también por la constante serie de adquisiciones en ultramar por parte de una nación que durante más de tres siglos prácticamente se había aislado del mundo. Pero ni él ni nadie en el poder cuestionaba el derecho de Japón a expandirse.[3]

La transformación era notable. La guerra de 1894-1895 con China no solo había aplastado a las desorganizadas fuerzas armadas de aquel decrépito imperio, sino que también había puesto en manos de Japón la isla estratégicamente vital de Taiwan. En 1904-1905, Japón conmocionó al mundo al derrotar a la Rusia zarista, en el mar (Tsushima) y en tierra (Port Arthur, Mukden), conquistando así tanto el sur de

Manchuria como la península de Corea. La batalla más notable de aquella guerra fue la aplastante victoria de la marina japonesa sobre los rusos en Tsushima (mayo de 1905); la hazaña del almirante Tojo inspiraría a este cuerpo durante décadas. Nueve años después, en 1914, invocando en un sentido muy libre los términos de su alianza con Gran Bretaña, Tokio aprovechó el estallido de la Primera Guerra Mundial en Europa para apoderarse del imperio oriental de Alemania, esto es, las concesiones extraterritoriales en el norte de China, Shandong y Tsingtao, más los archipiélagos del Pacífico central de las Carolinas, las Marshall y las Marianas, bastante recónditos en aquella época, pero que resultarían absolutamente vitales en la guerra del Pacífico treinta años después.[4] Por entonces, la posición geopolítica de Japón era muy fuerte. Con las grandes potencias europeas enredadas en la guerra y la Norteamérica de Woodrow Wilson haciendo todo lo posible por quedarse al margen, Tokio tenía carta blanca en toda la región.

Pero Arimoto y los demás nobles, en cuanto a temperamento, no eran muy distintos de sus homólogos aristocráticos británicos o de los prusianos después de 1871; sabían cuándo parar, cuándo mostrar moderación y, en el caso de Japón, cuándo llegar a soluciones de compromiso con las grandes potencias, que desde el punto de vista militar e industrial eran mucho más grandes que ellos. En 1915 el Ministerio de Exteriores japonés había planteado sus tristemente célebres «Veintiuna Exigencias» a China (que en la práctica habrían llevado a un protectorado japonés), pero luego se había echado atrás bastante rápidamente a raíz de las vigorosas protestas diplomáticas estadounidenses. Seguramente era más importante conseguir el reconocimiento internacional de su anexión de las colonias alemanas, lo que logró debidamente en Versalles. Había asimismo aparejado un gran prestigio para cualquier nación asiática que ocupara un lugar prominente entre los «cinco grandes» en las negociaciones parisinas, y que se integrara de manera igualmente prominente en la Sociedad de Naciones.

Las élites más tradicionales japonesas se mostraron, pues, tan dispuestas como las de los otros gobiernos a buscar soluciones de compromiso en los tratados de Washington de 1921-1922; todos los participantes aceptaron el reconocimiento del *statu quo* territorial en toda la región de Asia oriental y el Pacífico occidental, las promesas sobre la no fortificación de las bases y, en particular, unas limitaciones muy estrictas en cuanto al número, el tamaño y el tonelaje de las principales armadas del mundo. Pero ese era probablemente el límite de la buena disposición japonesa lograda mediante negociación. La negativa de Occidente a aceptar una cláusula de igualdad racial de todos los pueblos en Versalles, el abandono británico de la Alianza Anglojaponesa en 1922, la desaparición de los *genro* (los aristócratas tradicionales, parecidos a los *whigs* ingleses), el auge de las nuevas ideas nacionalistas sobre la especial cultura del país y su lugar especial en el mundo, la radicalización del cuerpo de oficiales de baja graduación del ejército y las flaquezas intrínsecas de la propia cúpula del sistema político apartaron a Japón de la esfera de las potencias integradas

en el *statu quo* para convertirlo en una potencia revisionista, solo unos años antes que la Alemania de Hitler y la Italia de Mussolini[np38]

Los hechos de carácter revisionista se sucedieron rápidamente unos a otros: el golpe del Ejército de Kwantung en Manchuria a partir de 1931, la conquista de aquel vasto territorio, la decisión de desafiar a la opinión pública mundial y abandonar la Sociedad de Naciones el mismo año (1933-1934) en que lo hizo la Alemania de Hitler, la notificación en 1935 de que Japón ya no se consideraba ligado a las restricciones de los tratados navales de Washington y Londres, la adhesión al Pacto Antikomintern y la ofensiva a gran escala en China en 1937, y los diversos intentos (incluidos bombardeos «accidentales» de sus buques de guerra) de expulsar a Occidente de Asia oriental. En 1940-1941 se produjo otro gran golpe, la conquista de la Indochina francesa de manos de un régimen de Vichy muy poco dispuesto a cederla, pero impotente para impedirlo; una jugada que a su vez no solo amenazaba a la China Nacionalista a lo largo de un nuevo flanco, sino que proporcionaba a los japoneses el control de la potencia aeronaval sobre el mar de China Meridional y aún más allá.

Hasta ese momento, las cosas habían ido extremadamente bien para Japón.[5] Entonces, en julio de 1941, llegó la decisión de Roosevelt, con el apoyo de británicos y holandeses, de congelar todos los activos comerciales de Japón, reduciendo esencialmente el consumo de petróleo del país (el 88 por ciento del cual era importado). El imperio del Sol Naciente podía, o bien doblegarse, o bien pasar al ataque para obtener los suministros energéticos que necesitaba y otros materiales de guerra vitales. Si no atacaba, su economía se pararía en seco y su campaña en China se vendría abajo. Los aviones de la fuerza aérea permanecerían silenciosos en las pistas de aterrizaje, y los buques de guerra se quedarían en sus amarres. A menos que opusiera resistencia a la presión exterior, infería este argumento, Japón volvería de nuevo a su condición medieval pre-Meiji.

Aceptar un estatus de segunda clase era simplemente inconcebible para aquella generación de líderes militares y navales japoneses. Prácticamente todos ellos —el almirante Nagumo (que habría de dirigir la operación de Pearl Harbor), el general Tojo (que tanto abogó en favor de la guerra), el brillante almirante Yamamoto (que sería el comandante en jefe de la armada en 1941)— habían sido jóvenes oficiales durante la Primera Guerra Mundial; luego habían presenciado los avances de Japón, y habían visto reconocer al país como una gran potencia en los repartos territoriales de Versalles. No podían más que seguir avanzando para cumplir el destino nacional y poner fin al predominio de Occidente en Asia oriental. La lógica militar se derivaba de este razonamiento político y económico. Así, la apremiante necesidad comercial de obtener petróleo, caucho y estaño de Sumatra y Malasia llevó a tomar las decisiones operativas de atacar Hong Kong, las Filipinas, Borneo, Java y Singapur, eliminando a las fuerzas armadas estadounidenses, británicas y holandesas, y apoderándose de sus bases. Y la necesidad estratégica de defender todos los

territorios recién adquiridos condujo a su vez a la idea de establecer un «perímetro» guarnicionado que se extendiera desde las Aleutianas hasta la frontera entre Birmania y la India.

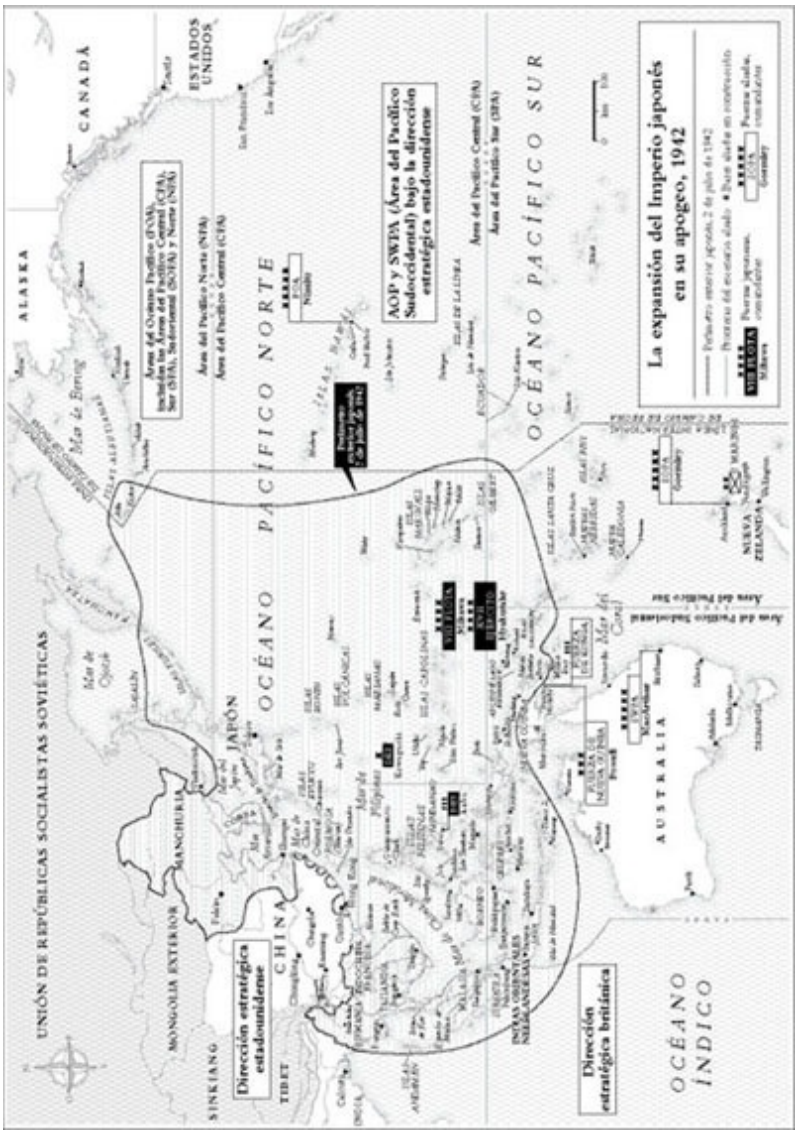
Aun hoy, pocos lectores occidentales entienden la cadena lógica del pensamiento militar japonés o el sentido de la prioridad de Tokio. El acto decisivo no fueron los ataques simultáneos contra Pearl Harbor, las Filipinas y Hong Kong los días 7 y 8 de diciembre de 1941, sino que la principal maniobra había tenido ya lugar en el verano de 1937, con la invasión del territorio chino por parte del ejército japonés. Todo lo que siguió después fue, en cierto sentido, una simple consecuencia operativa o diplomática: el estrechamiento de los vínculos con la Alemania nazi, el mantenimiento de la neutralidad frente a la URSS (pese a los graves choques fronterizos en el norte de Manchuria), la ofensiva de 1941 en la parte sur de la Indochina francesa, la decisión de apoderarse de los yacimientos petrolíferos de las Indias Orientales Neerlandesas, la necesidad operativa de eliminar las bases británicas y estadounidenses de Hong Kong, Singapur y las Filipinas, y —como medida de seguridad final— la decisión de destruir la flota estadounidense en Pearl Harbor para impedir que esta bloqueara su ofensiva hacia el sur. Pero el premio gordo, desde la perspectiva de los militares japoneses, estaba en la propia China.

Así, por mucho que los vinculemos en nuestra actual concepción de la Segunda Guerra Mundial, el ataque alemán a la URSS en junio de 1941 y el ataque japonés a Pearl Harbor menos de seis meses después no podrían ser más distintos en cuanto a los recursos militares asignados a cada uno de ellos. Para la Operación Barbarroja, Hitler destinó nada menos que las tres cuartas partes de todas las divisiones del Eje. Para la guerra en el Pacífico y Asia oriental, el Cuartel General Imperial destinó menos de la cuarta parte de su millón y medio de efectivos. Esta mera comparación basta para explicar gran parte del desarrollo de la contienda de 1941-1945 en aquella vasta región.

En términos de eficacia militar comparada, los líderes japoneses podían sentirse satisfechos de sí mismos, quizá demasiado satisfechos. Decididos a no dejarse nunca dominar o intimidar por las prácticas occidentales, los japoneses no habían vacilado en copiar del extranjero tecnologías, estructuras de personal (incluidas las graduaciones), estructuras de mando, etcétera. Mientras que los niveles de vida de la población eran todavía muy inferiores a los de Europa y Estados Unidos, los enormes ahorros del país se canalizaban hacia un desarrollo «artificioso» de la industria, la ciencia, buques de guerra modernos, aviones constantemente mejorados y un nivel de entrenamiento extraordinariamente alto para su cuerpo de oficiales.

Como todas las fuerzas armadas de entreguerras, las japonesas tenían sus puntos fuertes y débiles. El ejército de tierra había sido el cuerpo dominante desde la exitosa guerra Ruso-Japonesa, y estaba centrado en el continente asiático, con una especial preocupación por la posibilidad de una guerra inminente contra la URSS. Así pues, los estadounidenses y británicos resultaban de mucho menor interés para los

generales, al menos, obviamente, hasta que sus bloqueos económicos vinieron a mutilar la maquinaria de guerra japonesa. El ejército era grande y disciplinado, y tanto los sistemas de armamento que eligió como su entrenamiento denotaban su previsión de futuros conflictos. Se hicieron muy pocos esfuerzos por seguir a Liddell Hart, Fuller, Guderian, Tujachevski y otros partidarios occidentales de la guerra relámpago acorazada, puesto que, ¿cómo se podían desplegar carros de combate en Asia cuando no había puentes lo bastante resistentes y apenas existían carreteras siquiera cubiertas de grava? En cambio, hubo un creciente interés en preparar y practicar desembarcos desde el mar, formas de cruzar ríos y tácticas de guerra para las junglas y montañas del Sudeste Asiático. Conquistar islas remotas del Pacífico no entraba en sus planes. Ni tampoco tenía sentido alguno crear una costosa fuerza de bombardeo estratégico de largo alcance, ya que ¿qué posibles objetivos industriales modernos podían bombardear? ¿Los barrios de chabolas de madera de Shangai? ¿Los muelles de pesca de Vladivostok?



LA EXPANSIÓN DEL IMPERIO JAPONÉS EN SU APOGEO, 1942

Como las conquistas alemanas en Rusia, otro ejemplo de extralimitación

Las relaciones del ejército de tierra con la marina japonesa estaban fracturadas, y ello no se debía únicamente a las típicas rivalidades entre los distintos ejércitos de las décadas de 1920 y 1930 por cuestiones presupuestarias. Se trataba de una disputa mucho más profunda en torno al propósito estratégico de la nación, dado que la armada creía que una gran implicación en el continente asiático era una locura, y, tras haber absorbido a fondo las doctrinas de Alfred Thayer Mahan, abogaba en cambio por centrarse en la amenaza de las potencias marítimas occidentales. El ejército, por el contrario, estaba imbuido de la tradición militar prusiana y se sentía particularmente impresionado por las tres rápidas victorias terrestres de Moltke el Viejo (1864, 1866 y 1870-1871) que llevaron a la unificación de Alemania. Dado que ninguno de los dos bandos estaba dispuesto a aceptar el punto de vista del otro, los

dos ejércitos tendían a ir cada uno por su lado. Por más que esto amenazara con hacer que cualquier política militar general resultara incoherente, en otros aspectos ayudaba a la marina. Sobre todo, significaba que esta podía desarrollar su propio brazo aeronaval, con una flota de portaaviones y los consiguientes aparatos. Dado que la marina estaba mucho más interesada que el ejército en las tecnologías del siglo XX, y, en consecuencia, tenía un mejor conocimiento que sus colegas de todo lo relativo a Estados Unidos, Gran Bretaña y Alemania, a algunos líderes navales (sobre todo Yamamoto, que había sido agregado naval en Washington) les preocupaba la desventaja económica generalizada de Japón. Aun así, cuando se tomó la decisión de ir a la guerra a finales de 1941, los dos cuerpos consideraron que estaban preparados.[6]

La increíblemente amplia oleada de conquistas japonesa duró solo seis meses, desde diciembre de 1941 hasta junio de 1942. Para entonces, el XV Ejército japonés había alcanzado la frontera entre Birmania y Assam, en la India británica; no podía ir más allá. Los portaaviones de la Armada Imperial japonesa habían atacado intensamente Ceilán y a las insuficientes fuerzas navales británicas desplegadas en el océano Índico a primeros de abril de 1942, y tenían capacidad para seguir avanzando más hacia el oeste, contra Adén y Suez, pero hubieron de abandonar aquella fascinante posibilidad (que al ejército nunca le gustó) en favor de las operaciones en marcha en otros lugares.[7] La incursión de la marina en Australasia, algo más tarde, se vio frustrada por la batalla del Mar del Coral (frente a la costa sudoriental de Nueva Guinea) los días 7 y 8 de mayo, en la que ninguno de los dos bandos obtuvo una victoria decisiva, pero que provocó que los japoneses se retiraran hacia el norte durante un tiempo. El avance del ejército japonés desde la costa norte de Nueva Guinea hacia Puerto Moresby, en el sur, chocó con la resistencia, en las selvas montañosas, de varias divisiones estadounidenses y australianas reunidas a toda prisa bajo el mando del general Douglas MacArthur. Y lo más importante de todo: la perspectiva de una ofensiva japonesa a través del Pacífico central, tomando Hawái y, con ello, amenazando la Costa Oeste de Estados Unidos, quedó desbaratada en una trascendental batalla en la que participaron solo portaaviones, librada en las inmediaciones de las islas Midway el 4 de junio de 1942. En gran medida, fue la venganza por Pearl Harbor, llevada a cabo en aguas situadas a cientos de millas al oeste de Hawái.

En el Cuartel General Imperial de Tokio, no obstante, tales contratiempos no fueron considerados desastrosos, quizá ni siquiera serios. De hecho, por más que el mando naval pudiera anhelar terminar de una vez por todas con las flotas aliadas (principalmente la estadounidense), la facción dominante del ejército de tierra era capaz de ver con cierta ecuanimidad la situación en el Sudeste Asiático y el Pacífico. Las fuerzas armadas de Japón habían hecho lo que se requería de ellas, que era echar a los odiados estadounidenses, británicos y holandeses de su futura Esfera de Coprosperidad de la Gran Asia Oriental. Se habían apoderado de los yacimientos

petrolíferos, absolutamente cruciales, de Java, Sumatra y Borneo Septentrional, lo que significaba que la misión estratégica más importante de Tokio —es decir, la subyugación de China y la obtención de una primacía incontestable sobre el territorio continental de Asia oriental— podría llevarse a cabo más vigorosamente que nunca. Curiosamente, el ejército japonés había desplegado solo 11 de sus 51 divisiones para lograr aquella enorme serie de conquistas en todo el Pacífico occidental y el Sudeste Asiático. Lo único que hacía falta ahora era reforzar el perímetro exterior con una serie de fortificaciones insulares y rechazar cualquier impertinente contraataque occidental. Una vez que se hubiera puesto en su sitio a estadounidenses y británicos, las decadentes democracias reconocerían el hecho consumado estratégico y negociarían una paz en el plazo de un año o dos.

Hay otro aspecto espacial y geopolítico que es necesario señalar en relación con la enorme expansión territorial de Japón en 1941 y 1942. Esta ofrecía un magnífico ejemplo de lo que Liddell Hart denominara «un torrente expansivo», esto es, un ataque cuyo arco se ensanchaba constantemente conforme más avances se realizaban. Pero Liddell Hart había concebido tal expansión operativa como obra de un grupo relativamente pequeño de veloces unidades Panzer en Europa occidental, que rompían las líneas enemigas y luego se expandían a lo largo de otros entre 150 y 300 kilómetros.[8] En el Pacífico, como en Rusia, las distancias habían de medirse en muchos miles de kilómetros. Cuando las fuerzas expedicionarias japonesas avanzaron hacia Alaska, las Midway, Hong Kong, las Filipinas, las Gilbert, las Salomón, Nueva Guinea, Tailandia, Malasia y Singapur, Borneo Septentrional, las Indias Orientales Neerlandesas y más allá —hasta Birmania, y quizá incluso el norte de Australia—, aquellas pocas divisiones se dispersaron a través de enormes distancias, mientras que la mayoría de las tropas del ejército avanzaban hacia el centro y el sur de China.

Lógicamente, pues, cuanto más avanzaban estas unidades japonesas a través del Pacífico y el Sudeste Asiático, menor se volvíala densidad de las tropas ocupantes en el territorio conquistado. Como ya hemos visto antes, esta no era una situación muy distinta del dilema contemporáneo de la Wehrmacht. Hitler había insistido en que el «torrente» nazi se expandiera hacia el norte (Leningrado), el centro (Moscú) y el sur (Stalingrado) de las vastas llanuras rusas, además de defender los Balcanes, controlar toda Europa occidental y mantener un enclave en el norte de África. Sin embargo, las distancias en el oeste de Rusia no eran ni de lejos tan grandes como las que había entre las Aleutianas y Birmania, y además Hitler contaba con muchos más recursos militares e industriales cuando llegaron los contraataques.

Así, en el verano de 1942, el Cuartel General Imperial de Tokio se había extralimitado, situando a la mayor parte de sus tropas en el lugar equivocado, aunque era incapaz de reconocerlo. Había obtenido enormes ganancias territoriales, su territorio nacional estaba intacto y el botín de sus conquistas llegaba a raudales a la metrópolis. Aunque los aliados habían resistido a los avances japoneses en varios frentes, no había habido contraataques importantes; al menos no todavía.[9] De modo

que para el alto mando no había motivo para preocuparse. Los reveses sufridos en el mar del Coral y en las junglas de Nueva Guinea frente a las fuerzas de MacArthur eran inquietantes, y la pérdida de cuatro portaaviones en las Midway resultaba lamentable. Pero había suficientes recursos para realizar unos cuantos avances más, aunque fueran menos espectaculares, quizá sondeando las fronteras de Assam, o avanzando por el archipiélago de las Salomón, para reforzar el perímetro defensivo. El lento progreso de MacArthur en Papúa y las enmarañadas batallas libradas en torno a Guadalcanal parecían algo remoto, distante y de escasa importancia. En suma, en los últimos meses de 1942 todavía no sonaban las alarmas, y cabe sospechar que incluso un año más tarde su sonido era aún un tañido muy distante para los generales «continentalistas» de Japón, educados en la tradición prusiana de que el control del territorio continental era la esencia de una gran estrategia apropiada.[10]

LAS OPCIONES ESTRATÉGICAS ALIADAS EN LA GUERRA CONTRA JAPÓN

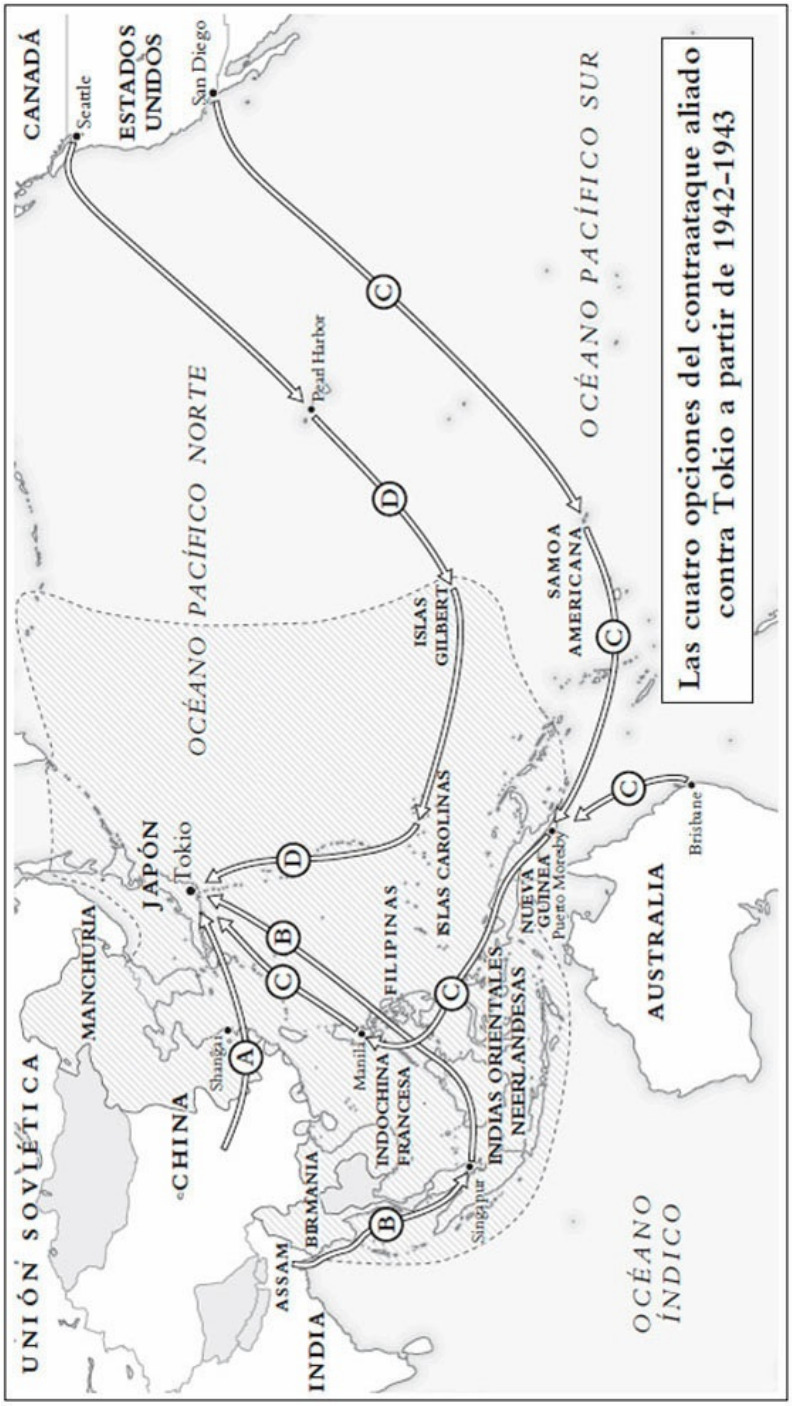
Así, dado que Japón había logrado más o menos lo que quería, y puesto que los mandos militares del Cuartel General Imperial no necesitaban especialmente ir mucho más lejos, dependía de los aliados cambiar las cosas; eran estos quienes tenían que pasar a la ofensiva y luego forzar una derrota japonesa. Esta, en esencia, fue la lógica estratégica de toda la guerra del Pacífico y Asia oriental a partir del verano de 1942, y sería también el presupuesto básico de los líderes y planificadores de Casablanca seis meses después. Pero ¿cómo, dónde y con qué medios se podía aplastar al imperio japonés?

Pasar de una postura estratégica defensiva a una ofensiva constituye siempre un reto complejo, incluso para las organizaciones más eficientes e imaginativas, y en este caso la geografía también vino a dificultar sobremanera la tarea aliada. El hecho cartográfico era lisa y llanamente que las islas que configuraban el territorio nacional de Japón estaban muy lejos de cualquier punto de partida enemigo, a menos que este se hallara en Siberia/Manchuria (pero Stalin, que luchaba por sobrevivir, no tenía la menor intención de abrir un segundo frente mientras la Wehrmacht siguiera todavía 1.500 kilómetros o más dentro del territorio soviético). En consecuencia, el cambio de tornas en el Pacífico sería fundamentalmente distinto del de Europa. Por difícil que fuera en términos militares y operativos, la tarea de cruzar el canal de la Mancha para poner fin al dominio nazi de Europa resultaba comprensible y realizable, y era una operación que había sido bien ensayada con los desembarcos en el norte de África y en Sicilia y el resto de Italia. En cambio, la derrota de Japón no podía planificarse hasta que los jefes del Estado Mayor Conjunto hubieran decidido el punto —o puntos— de partida.

Una vez descartada la opción de Siberia/Manchuria, pues, los aliados podían escoger entre cuatro rutas de ataque desde el perímetro hasta el corazón del territorio japonés, dado que las ofensivas expansionistas de Tokio entre 1937 y 1942 se habían

dispersado en otras tantas direcciones distintas.[np39]

La primera alternativa era lanzar la contraofensiva principalmente en la China continental, el escenario más cercano a Japón y el más involucrado en el conflicto. La segunda implicaba la recuperación del Sudeste Asiático, es decir, Birmania, Tailandia, Malasia/Singapur, la Indochina francesa, Borneo y las Indias Orientales Neerlandesas. La tercera había de aprovechar la estructura de mando australiano-estadounidense en el Pacífico sudoccidental bajo las órdenes de MacArthur y avanzar hacia el norte desde Australia a Nueva Guinea y los archipiélagos de las Salomón y las Bismarck hasta las Célebes y las propias Filipinas, que luego se convertirían en un trampolín para llegar a Formosa. Desde allí, los ejércitos aliados podrían unirse al grueso de las fuerzas de Chiang Kai-shek o pasar directamente a atacar Japón desde el sur. En este plan, Luzón y Formosa desempeñarían un papel similar al asignado a Gran Bretaña como rampa de lanzamiento para la conquista aliada de la Europa nazi. La cuarta y última opción era avanzar a través de las vastedades del Pacífico central, recuperando las islas que Japón había conquistado en 1942 (las Gilbert) y tomando los importantes archipiélagos del mandato japonés (las Carolinas, las Marshall y las Marianas) como pasos intermedios para llegar a Iwo Jima, Okinawa y el propio Japón. Esta sería una estrategia mucho más «marítima», que llevarían a cabo principalmente la armada y la fuerza aérea, y no el ejército de tierra, al menos hasta que se produjera la invasión de Japón en sí.



LAS CUATRO OPCIONES DEL CONTRAATAQUE ALIADO CONTRA TOKIO A PARTIR DE 1942-1943

Dado el terrible clima de las islas Aleutianas, en el Pacífico Norte, había cuatro posibles rutas para una ofensiva aliada sobre Japón. La del Pacífico central resultaría ser, con mucho, la más fácil.

Obviamente, este no era un juego de suma cero; sus opciones no eran mutuamente excluyentes. Los cuatro escenarios posibles tenían ventajas justificadas, de las que hablaremos más adelante. Desde una perspectiva más práctica, habría sido militarmente estúpido para los aliados comprometerse con una sola ruta de avance en

el escenario de Asia y el Pacífico, puesto que eso, a su vez, habría concentrado las defensas japonesas. Ejercer presión en los cuatro ámbitos del conflicto no solo dispersaría los recursos del enemigo, sino que también permitiría un desplazamiento de las fuerzas aliadas más móviles si se detectaba un punto débil.

En última instancia, una de aquellas rutas de retorno se revelaría decisiva, pero vale la pena dedicar algún tiempo aquí a examinar las otras tres opciones, no solo para entender mejor por qué fueron menos vitales, sino también para ver cómo aquellas operaciones vinieron a arrojar luz sobre el desafío global de derrotar a Japón. Las tres inmovilizaron a un enorme número de tropas y aviones japoneses (y, en el caso de la campaña del Pacífico sudoccidental, de buques de guerra) que, de otro modo, habrían estado disponibles para combatir en la principal línea de ataque estadounidense.

Avanzar sobre Japón a través del escenario chino tenía mucho sentido a primera vista. Aunque fuera allí donde combatía el grueso del ejército japonés, era también un lugar donde Estados Unidos probablemente podría reunir una fuerza aérea bastante grande, y resultaba difícil de alcanzar para los mortíferos escuadrones aéreos de los portaaviones japoneses. Era importante para Norteamérica apoyar a los ejércitos nacionalistas chinos, puesto que, en términos prácticos, mantener a China en la guerra consumía la actividad de un gran número de divisiones japonesas. También entraban en juego importantes aspectos sentimentales. El presidente Roosevelt era un firme partidario de las buenas relaciones entre Estados Unidos y China. El general estadounidense Joseph «Vinegar Joe» Stilwell era el principal asesor militar de Chiang Kai-shek. También estaba allí el grupo de carismáticos aviadores voluntarios de Claude Chennault, los «Tigres Voladores», así como un gran número de misioneros, profesores y comerciantes estadounidenses. Desde el punto de vista de los planificadores del Cuerpo Aéreo del Ejército, conscientes de que el escuadrón de Doolittle de hecho había aterrizado en China tras su audaz incursión sobre Tokio en abril de 1942, era obvio que ciertas bases aéreas chinas estaban lo bastante cerca como para permitir el bombardeo estratégico de las ciudades e industrias de Japón. Además, los bombarderos estadounidenses que establecieran allí su base también podrían interceptar las rutas marítimas japonesas que se dirigían al Sudeste Asiático por el mar de China.

Entonces ¿por qué no se eligió la opción de China, o se hizo solo por un tiempo y con recursos insuficientes? La respuesta, una vez más, reside principalmente en la geografía. El interior de China simplemente estaba demasiado lejos de la base productiva estadounidense y, en consecuencia, resultaba demasiado difícil de abastecer en grandes cantidades. Dado que todas las aguas del Pacífico occidental y el archipiélago indonesio estaban dominadas por la marina japonesa, la ayuda material occidental solo podía provenir de la India británica —situada al otro lado de lo que los pilotos aliados denominarían «la Joroba», es decir, los enormes picos montañosos de la zona oriental del Himalaya—, y con un desproporcionado coste

logístico; solo llevar las provisiones de gasolina para los bombarderos estadounidenses en China causaría un tremendo desgaste y resultaría extremadamente poco económico. Tampoco funcionaría esta opción para el despliegue de las fuerzas terrestres estadounidenses. Dado que los niveles de consumo de una división del ejército estadounidense, por no mencionar los de un cuerpo de ejército, eran increíblemente mayores que los de cualesquiera otras fuerzas armadas del mundo, no había modo alguno de desplegar unidades tan grandes en el sur de China y abastecerlas por vía aérea.

Además, teniendo en cuenta la obsesión del alto mando japonés por ganar a toda costa, este se vería obligado a enviar nuevas divisiones contra las fuerzas estadounidenses y nacionalistas chinas y, en particular, contra las bases aéreas de B-17 o, más tarde, de B-29 identificadas en el sur y el oeste del país; y, por una vez, las líneas de abastecimiento japonesas serían más cortas y menos complicadas. Retrospectivamente, y con el conocimiento privilegiado de la enorme fuerza estadounidense que se estaba reuniendo en el Pacífico central, se hace difícil entender las ofensivas continentales del ejército japonés en 1943 y 1944, empujando a las fuerzas nacionalistas chinas más hacia el sudoeste y, a la vez, dilapidando los esfuerzos de sus propias brigadas. Esto vino a dar ventaja a Estados Unidos, ya que, aunque no podía desplegar fuerzas pesadas en el continente asiático, desde luego sí podía hacer lo bastante como para distraer al grueso del ejército japonés. Al proporcionar cierto grado de apoyo al gobierno nacionalista chino, en forma de municiones y medicamentos vitales, aparte de Stilwell y otros asesores militares y, más tarde, los escuadrones de B-29, Estados Unidos mantenía viva la resistencia china y ayudaba a inmovilizar a millones de soldados japoneses en dicho territorio. Y en el transcurso de 1944 aquellas enormes fuerzas se encontrarían con que sus líneas de aprovisionamiento se veían constantemente interrumpidas por los submarinos y aviones estadounidenses.[11]

La ruta del Sudeste Asiático era otra alternativa que tenía sus partidarios, sobre todo en Londres y Delhi. Ciertamente era un importante escenario bélico, y no solo por razones emocionales y simbólicas, como el deseo (especialmente de Churchill) de recuperar Singapur. También era una región significativa en el contexto global del conflicto, y atacarla demostraba que Gran Bretaña se comprometía en la lucha contra Japón y que no lo dejaba todo en manos de los estadounidenses y los chinos (más las contribuciones australianas). Esto sacaría a muchos soldados y aviones japoneses del ámbito del Pacífico, y la recuperación del estaño de Malasia y el caucho y el petróleo de Sumatra, Java y Borneo Septentrional pararía en seco la maquinaria de guerra japonesa. Además, y por las razones logísticas que ya hemos descrito, sería imposible hacer algo significativo en el escenario chino a menos que se pudieran construir y proteger debidamente aeródromos aliados en Assam y el norte de Birmania.

Pero la campaña de las fuerzas del Mando del Sudeste Asiático, bajo las órdenes de Mountbatten y sus predecesores, adolecía de dos grandes desventajas. La primera

era que iniciar la contraofensiva desde la frontera de Assam/Birmania y luego avanzar a través de lugares tan inaccesibles como Imfal y Kohima dejaba a las fuerzas armadas muy lejos de la bahía de Tokio, y los obstáculos topográficos, logísticos y sanitarios habrían seguido siendo inmensos aunque se hubieran asignado a este escenario muchos más recursos que los estipulados en Casablanca y otras cruciales conferencias aliadas. La naturaleza de este vasto territorio cubierto de jungla sencillamente excluía ciertas formas de guerra que eran comunes en otras partes. No había verdaderos objetivos industriales para el bombardeo estratégico (a menos que se quisiera arrasar Rangún y Singapur), y hasta los cada vez más eficientes escuadrones aéreos tácticos, que sí tenían objetivos, eran siempre los últimos de la cola a la hora de recibir los nuevos tipos de aviones y el equipamiento más moderno. No había grandes extensiones de terreno abierto como en el norte de África y en Ucrania, donde el despliegue de, pongamos por caso, 250 tanques Sherman habría marcado una diferencia; había pocas carreteras cubiertas de grava entre las selvas tropicales, y los puentes de madera sencillamente eran demasiado endebles para los tanques; a menudo, hacer pasar ni que fuera una pieza de artillería de tamaño medio a través de un río requería el uso de cuerdas y poleas. Las divisiones aerotransportadas habían sido destinadas a Europa. Las fuerzas especiales desplegadas en las selvas de Birmania, como los legendarios Chindits británicos de Wingate y los Marauders de Merrill (su equivalente estadounidense), desempeñaban el papel de elemento de distracción, pero no podían influir de forma significativa en el resultado. Incluso cuando las unidades regulares de Mountbatten fueron finalmente reforzadas a finales de 1944, la jungla mermó constantemente su ventaja material. Los monzones estacionales eran una pesadilla que empantanaba a todos los ejércitos. Ni siquiera William Slim, posiblemente el mejor general que daría el ejército británico en aquella guerra, supo encontrar una respuesta fácil a los valles fluviales inundados, las selvas impenetrables y la maldición de las enfermedades tropicales; en comparación, luchar contra los japoneses resultaba fácil.[12]

Tras unas primeras operaciones poco concluyentes, en 1945 las fuerzas de Slim aplastaron a las guarniciones japonesas en Birmania y las obligaron a retroceder siguiendo el curso del Irawadi. Pero el avance habría sido mucho más rápido si los ingleses hubieran podido llevar a cabo una serie de «saltos» anfibios a lo largo de la costa, de manera similar a los realizados cada vez a mayor velocidad por las unidades de MacArthur, pasando de las Salomón a las Filipinas, en 1944. Sin embargo, dado que los desembarcos en Anzio, Normandía, las Marianas, el golfo de Leyte e Iwo Jima habían sido la principal prioridad en el uso de las lanchas de desembarco, tales proyectos para el Sudeste Asiático habían quedado repetidamente pospuestos, cuando no cancelados del todo. Por lo tanto, los combates en la selva eran la única forma de avanzar, y, como las fuerzas estadounidenses y australianas habían tenido ocasión de averiguar en Nueva Guinea, resultaban penosamente lentos. Así, hasta abril y mayo de 1944 el XV Ejército no logró su principal victoria en Imfal-Kohima, pero esto se

hallaba todavía en el lado indio de la frontera. Los ingleses no tomarían Mandalay hasta marzo de 1945 y Rangún hasta primeros de mayo. Para cuando pudieron planear en serio una serie de ambiciosos avances sobre Malasia y Singapur, los japoneses había desplazado lo que les quedaba de sus fuerzas aéreas y navales al Pacífico, Okinawa había caído y los estadounidenses se preparaban para la invasión del territorio nacional japonés. Puede que el gran novelista John Masters, en sus clásicas memorias de guerra *The Road Past Mandalay*, se extasiara ante la imagen del «viejo ejército indio» irrumpiendo a través de las carreteras (por fin) asfaltadas que llevaban a los barrios periféricos del norte de Rangún a finales de la primavera de 1945, pero para los japoneses —y también para los estadounidenses— iban en la dirección equivocada. La guerra del Pacífico se ganó en otra parte.[13]

Estos factores clave de la distancia, la logística y la topografía implicaban que el escenario del Pacífico sudoccidental ofrecía sin duda alguna una ruta relativamente mejor para la derrota de Japón que las opciones de China y Birmania. En él la campaña de recuperación podía iniciarse a solo una corta distancia al norte de los puertos y bases aéreas de las costas de Australia, y el envío de tropas y provisiones estadounidenses podría realizarse de forma bastante directa a través de Hawái, Samoa, Fiyi, los puertos del norte de Australia y Puerto Moresby, en el sur de Nueva Guinea. Asimismo, en el primer año de la guerra del Pacífico esta región sencillamente tenía que ser objeto de una gran atención por parte de los aliados, puesto que era allí, en Papúa, el mar del Coral y las islas Salomón centrales, donde los japoneses parecían tener la intención de cortar las líneas de comunicación australiano-norteamericanas. Cuando los dos bandos empezaron a desplegar un número cada vez mayor de tropas, aviones y buques de guerra en las batallas de Guadalcanal y Nueva Guinea a finales de 1942 y principios de 1943, la urgencia de una victoria se convertiría en un factor importante que requeriría aún más recursos. Además, estaba la poderosa e imponente figura del propio Douglas MacArthur, quien (con una enorme atención tanto de los medios de comunicación como del Congreso estadounidense) insistía en poner bajo su mando el fulcro de la guerra contra Japón.[14]

La campaña de Nueva Guinea, por una parte, y la del Mediterráneo, por otra, tenían el mismo perfil estratégico básico; ninguna de ellas se dirigió directamente al corazón del territorio enemigo, pero ambas cobraron tanto ímpetu operativo y político que no se podían detener. Y, por suerte para la Gran Alianza, a finales de 1943 y durante 1944 llegaron a los frentes los suficientes recursos como para que las campañas de Europa y el Pacífico pudieran permitirse tanto las ofensivas directas hacia Francia y Honshu como las enormemente costosas campañas indirectas.

Había algunas otras ventajas estratégicas y operativas que podían derivarse de la intervención estadounidense en el escenario del Pacífico sudoccidental. Hasta que se tomaran los archipiélagos del Pacífico central y se convirtieran en bases avanzadas, esta región más meridional jugaba en favor de las fuerzas productivas de Estados

Unidos. Este país podía enviar un flujo ininterrumpido de suministros y de apoyo, en una ruta diagonal a través del océano, desde sus fábricas en la Costa Oeste. Aunque las islas Salomón se hallaban muy lejos de San Diego, también lo estaban de Yokohama. En segundo lugar, dado que las batallas eran a pequeña escala en comparación con el Somme o Kursk, la campaña no era objeto de la atención que merecía por parte del Cuartel General Imperial, que seguía enviando algunos refuerzos al Pacífico sudoccidental, aunque nunca los suficientes para rechazar los avances aliados. Por último, en la medida en que este escenario iría absorbiendo gradualmente una cantidad cada vez mayor de fuerzas japonesas de tamaño medio, también contribuiría al bautismo de fuego de las unidades aliadas recién reclutadas, que constantemente irían acumulando experiencia tanto de la guerra en la selva como de los desembarcos anfibios. Así, por ejemplo, la 1.ª División de Marines estadounidense, que en 1942 desembarcó en Guadalcanal, tres años más tarde todavía se encontraría en plena lucha en Okinawa, tras haber librado muchas más batallas entre ambos acontecimientos. El general del ejército Bob Eichelberger, al que MacArthur envió a tomar Buna (Nueva Guinea) con órdenes de apoderarse de ella o no regresar vivo, condujo sus unidades directamente desde las aldeas de Papúa hasta el norte de las Filipinas, y estaban preparándose para la gran invasión anfibia de Japón cuando se lanzaron las bombas atómicas. De manera en absoluto sorprendente, sus posteriores memorias llevarían por título *Our Jungle Road to Tokyo* («Nuestro camino a Tokio a través de la jungla»).[15]

No obstante, dado el asombroso ritmo de la planeada ofensiva del almirante Nimitz desde Pearl Harbor y a través del Pacífico central a finales de 1943, y la corta distancia y facilidad comparativas de aquella ruta,[np40] es difícil argumentar que las campañas de MacArthur en 1943-1944 a lo largo de la costa norte de Nueva Guinea tuvieran una importancia estratégica primordial, por más que las divisiones australiano-estadounidense empezaran a acelerar el desarrollo de los acontecimientos saltando por encima de los baluartes militares japoneses y, de ese modo, dejándolos aislados. Cuando las tropas de MacArthur finalmente se hicieron con la isla de Biak (agosto de 1944), frente a las costas nororientales de Nueva Guinea, ya se habían tomado las Marianas y se habían iniciado los preparativos para debilitar las defensas interiores de Japón mediante la toma de Iwo Jima y Okinawa, y por medio del bombardeo estratégico. En justicia cabría argumentar que la mayor parte de las Filipinas se podrían haber pasado por alto y que el Mando del Pacífico Sudoccidental podría haberse unido mucho antes a la ofensiva hacia el norte contra Japón. Pero no sería así. Como señalaría Liddell Hart, «las consideraciones políticas, y el lógico deseo de MacArthur de efectuar un regreso triunfal a las Filipinas, prevalecieron sobre aquellos argumentos en favor de dejar de lado las grandes islas».[16]

Quizá la principal razón operativa de que los jefes del Estado Mayor acordaran apoyar tan plenamente la ofensiva del Pacífico sudoccidental no fuera tanto que aceptaran el imperativo personal de MacArthur como que apreciaran el hecho de que

estos dos avances paralelos mantendrían a Tokio permanentemente desprevenido; el mejor ejemplo de ello sería la ocasión en que el grueso de la flota japonesa navegó de aquí para allá a lo largo de cientos de millas entre Biak y las Marianas, en junio de 1944, mientras las noticias (algunas de ellas erróneas) sobre los movimientos del enemigo seguían sugiriendo que la principal amenaza provenía de otra dirección.[17] Teniendo en cuenta que la marina japonesa empezaba a quedarse sin combustible y que sus aviones estaban siendo destruidos tanto en Rabaul como en el mar de Filipinas por las fuerzas del Mando del Pacífico Sudoccidental, difícilmente podría decirse que las fuerzas de MacArthur desempeñaron un papel insignificante, pero el caso es que su principal función, en general, era distraer a los mandos enemigos, desgastar a una enorme proporción de las fuerzas armadas japonesas y dar a Nimitz y al Mando del Pacífico Central un número mucho mayor de posibilidades de atacar directamente el territorio nacional japonés.

Así pues, los tres escenarios alternativos contribuyeron todos ellos en gran medida a la derrota de Japón. Los respectivos totales de bajas japonesas (169.000 en la India y Birmania y la enorme cifra de 772.000 en el Pacífico Sur, frente a 296.000 en el Pacífico central) así lo demuestran.[18] Y al final de la guerra había grandes guarniciones japonesas esparcidas por todo el Sudeste Asiático, las Indias Orientales Neerlandesas, diversas islas aisladas del Pacífico, el sur de Filipinas, Manchuria y, sobre todo, China; millones de hombres, protegiendo las rutas de aproximación equivocadas y debilitando las defensas centrales de Japón.

LA PUESTA EN PRÁCTICA DEL «PLAN DE GUERRA NARANJA»

Dado que resultaba de lo más improbable doblegar a Japón por medio de campañas aliadas desde la China continental y el Sudeste Asiático, y dado que la ruta desde Guadalcanal y Puerto Moresby vía Manila resultaba tan laboriosa, la opción geopolítica restante podría parecer absolutamente inevitable: una ofensiva estadounidense a través del Pacífico central en una serie de avances que fueran de este a oeste, y prácticamente todos al norte del ecuador. Muchos autores insisten en ello: «Al final, solo una campaña contaba, el avance de la marina estadounidense de Nimitz a través del Pacífico para bombardear Japón. Todas las demás campañas, por encarnizadas y desesperadas que fueran, tenían un carácter, o bien auxiliar, o bien secundario».[19]

Otras consideraciones geopolíticas confirman ese supuesto. En 1941-1942 era evidente que solo Estados Unidos podría poner fin al dominio militar japonés de esta vasta región; ni Gran Bretaña ni la URSS, ambas enzarzadas en la titánica lucha contra el Tercer Reich, podían desviar los recursos necesarios para encargarse de Japón. Es más, el arsenal de la poderosa maquinaria de guerra estadounidense se encontraba cada vez más a lo largo de la Costa Oeste, aproximadamente entre los 30 y 50 grados norte, que era exactamente la latitud de Japón. Dado que no había tierra

firme entre San Francisco y los puertos de Tokio, y dado que una ruta por las Aleutianas planteaba las dificultades climáticas antes mencionadas, tenía sentido avanzar a lo largo de un eje situado ligeramente al sur del trópico de Cáncer, desde las bases de Hawái a las Gilbert y las Marshall, y luego a las Carolinas y las Marianas, antes de virar al norte para dirigirse hacia el territorio japonés.

También estaba la gran ventaja de la interrumpida posesión estadounidense de Hawái, que, con sus bases aéreas, astilleros y talleres, poseía una inestimable capacidad estratégica para controlar el Pacífico central, a la vez como baluarte contra una mayor expansión japonesa hacia el este ycomo gigantesco punto de escala para un posterior retorno. Si Japón hubiera tenido éxito en su intento de tomar las islas hawaianas, aun en el caso de que no planeara ningún ulterior avance hacia la Costa Oeste de Estados Unidos, el hecho de tener bases en Oahu podría haberle permitido retrasar cualquier contraataque estadounidense durante años y haber hecho mucho más difícil la conexión operativa con Australia. Conservada en manos estadounidenses, en cambio, Hawái era el punto de partida para la ocupación de las Gilbert y las Marshall al sudoeste, y para todo lo que viniera después.

En un sentido práctico, asimismo, las pérdidas y ganancias de las batallas de Pearl Harbor y las Midway ayudaron a que las fuerzas armadas estadounidenses se decantaran aún más por una estrategia micronesia. La destrucción de muchos de los lentos acorazados de la Primera Guerra Mundial fondeados en Pearl Harbor había convertido a la marina estadounidense, en gran parte de forma involuntaria, en una fuerza centrada en los portaaviones, un cambio de sistema armamentístico cuyo acierto se vería pronto confirmado por los combates del mar del Coral y las Midway. Pero la lección que los enérgicos almirantes de portaaviones como Marc Mitscher y William «Bull» Halsey extrajeron de la catástrofe de Pearl Harbor fue que siempre era más seguro para la flota estar en alta mar que constreñida en el puerto; en una era en que la potencia aérea era tan veloz como inesperada, un puerto protegido ofrecía en realidad muy poca protección, y, en cambio, era una invitación al ataque. No obstante, si los portaaviones estadounidenses y sus cruceros y destructores de escolta tenían que permanecer en alta mar durante períodos muy prolongados, había que crear una «caravana de flota», a la vez sofisticada y móvil, que pudiera seguir y abastecer a los buques de guerra allí a donde fueran. En el siglo XIX, la marina británica había solucionado sus problemas de abastecimiento mediante el uso de una vasta red de bases navales y puertos carboneros que llegaba desde Portsmouth y Gibraltar hasta Sidney y Hong Kong. La marina estadounidense del siglo XX seguiría un plan logístico distinto, que haría posibles por primera vez las operaciones a gran escala a través del Pacífico central. De todos modos, la existencia de la caravana de flota solo proporcionaba a las flotillas de la marina unas «piernas» más largas mientras estaban en el mar, pero no podía por sí sola formar bases para el bombardeo estratégico de largo alcance o como punto de partida para unas fuerzas de invasión masivas. Esto requería islas estratégicamente situadas que proporcionaran

aeródromos y puertos. Por fortuna, había un pequeño número de ellas, al oeste y al oeste-sudoeste de Hawái, disponibles para ser tomadas.

La razón final de que la marina prefiriera una ofensiva operativa a través de Micronesia y con base en Hawái era que de ese modo el comandante de zona sería un almirante (Nimitz), y no el difícil e imperioso MacArthur. Esta era una preocupación vital para el jefe de operaciones navales, el almirante de flota King, un personaje duro e implacable decidido a que la marina estadounidense siguiera siendo un cuerpo independiente, que no se viera reducido a una fuerza subordinada en la ofensiva de MacArthur desde Nueva Guinea a las Filipinas ni actuara como segundo violín para los británicos, la fuerza aérea estadounidense o el ala del ejército de tierra representada por Marshall y Eisenhower en apoyo de sus campañas en el Atlántico, el Mediterráneo y Normandía/Alemania. De manera en absoluto sorprendente, pues, el Mando del Pacífico Central sería objeto de la mayor atención por parte de King, y, cuando entraron en servicio los nuevos portaaviones y acorazados rápidos, también se haría con el grueso de los buques de guerra asignados a la marina. También recibiría muchas de las lanchas de desembarco tan desesperadamente requeridas. A finales de 1943, pues, se dispondría de los instrumentos necesarios para llevar a cabo aquella ofensiva a través del Pacífico central, que recibiría el nombre de «Plan de Guerra Naranja».[20]

¿Y cuáles eran aquellos instrumentos o sistemas de combate? El primero, desde un punto de vista cronológico, era el Cuerpo de Marines, con su plan para tomar varias bases en Micronesia, es decir, los archipiélagos de las Marshall, las Carolinas y las Marianas, que Japón le había arrebatado a la Alemania imperial durante la Primera Guerra Mundial. Cualquier estado mayor competente, enfrentado a la pesadilla geoestratégica de recorrer seis mil millas a través del Pacífico, habría recomendado un método etapa por etapa, como avanzar a través de una especie de gigantesco tablero de ajedrez. Los planificadores de Newport y Quantico lo habían estudiado detenidamente mucho antes de Pearl Harbor, y un impresionante número de oficiales de nivel medio habían estado trabajando sobre sistemas de armamento y tácticas que permitieran convertir en una operación viable la teoría de la guerra anfibia sobre cómo tomar unos arrecifes de coral difíciles y erizados de rocas puntiagudas, transformando así aquellas islas en un activo estratégico.

El segundo factor era la evolución de los grupos de portaaviones rápidos. La marina estadounidense había sabido comprender pronto las implicaciones estratégicas y operativas de los primeros experimentos británicos lanzando aviones desde un buque de guerra reconvertido en «aeródromo flotante», y había seguido avanzando en la década de 1930 con la construcción de unos cuantos portaaviones de gran capacidad que no tenían rival en los enfrentamientos directos, salvo sus equivalentes de la flota japonesa. Los entusiastas de los portaaviones se veían constantemente

bloqueados, o cuando menos obstaculizados, por el grupo de presión proclive a los acorazados, mucho más poderoso en la marina, pero, dado que por aquel entonces no había en Estados Unidos ninguna fuerza aérea independiente, no sufrieron el destino del Brazo Aéreo de la Flota en las violentas disputas por conseguir recursos producidas entre la marina y la fuerza aérea británicas en el período de entreguerras. Cuando llegó la guerra, pues, la marina estadounidense tenía portaaviones fiables con aviones decentes, lo que le proporcionaba la posibilidad de salir victoriosa en el combate contra los japoneses, que tenían portaaviones excelentes con aeronaves excelentes. Y el espectacular ataque a Pearl Harbor abrió los ojos a todo el mundo sobre el alcance increíblemente destructivo de la potencia aérea transportada por portaaviones. Obviamente, el tipo de barco que había permitido a los japoneses atacar Hawái también podía utilizarse, en su versión estadounidense, para encabezar el contraataque hacia el oeste.

El tercer factor fue la introducción del B-29 Superfortaleza de largo alcance, un bombardero tan avanzado que no solo podía transportar una inmensa carga de bombas a miles de kilómetros, sino que podía volar a tanta altitud (9.000 metros) que era inalcanzable para los cazas y proyectiles antiaéreos enemigos. Sin duda, la reconquista estadounidense del Pacífico occidental podría haber ido avanzando paulatinamente, de un modo indirecto, de Nueva Guinea a las Célebes y luego al norte de las Filipinas, después quizá a las zonas costeras chinas y luego a Okinawa, permitiendo la construcción de nuevos aeródromos desde los que los B-17 Fortalezas Volantes y los B-24 Liberator podrían incrementar los ataques aéreos sobre Japón. Pero un nuevo bombardero con una autonomía y un poder destructivos sin precedentes —es decir, la Superfortaleza—, junto con la ubicación asombrosamente conveniente de las Marianas, se combinaron para ofrecer un enorme atajo en una guerra que en un primer momento muchos planificadores habían creído que podría prolongarse hasta 1946 o 1947 y que tendría que incluir una gigantesca invasión aliada del territorio nacional de Japón.

El lanzamiento de las bombas atómicas vino a interrumpir todos aquellos posibles planes de invasión, pero, de no haber sido por los B-29 y la toma de las Marianas, ¿cuándo se habrían lanzado aquellas bombas y desde dónde? El B-29 era un excelente ejemplo de lo que Hitler denominaba un «arma maravillosa», pero en 1943-1945 solo Estados Unidos podía permitirse el lujo de construir semejante monstruo aéreo. El cableado eléctrico y el aluminio empleados en un solo avión probablemente equivalían a los necesarios para construir todo un escuadrón de Messerschmitt.

El cuarto factor fueron las unidades que construyeron las bases, las instalaciones, los puntos de reunión y las carreteras que permitieron llevar adelante el combate; en este caso concreto, los Batallones de Construcción de la marina estadounidense, los denominados «Seabees». Aunque creados por las exigencias de esta contienda en particular, la tarea que realizó esta nueva fuerza habría sido reconocida por los militares de todas las épocas. Es difícil imaginar una victoria militar sin ingenieros,

pero con demasiada frecuencia los historiadores de las grandes campañas dan su trabajo por sentado y presuponen que las tropas, flotas y escuadrones aéreos pueden ser trasladados de un plumazo a grandes distancias sobre un mapa a gran escala.[21] Sin embargo, para las tropas sobre el terreno, por muy bien equipadas que estén, las montañas, los ríos, los pantanos, los desiertos y las selvas determinan geográficamente la naturaleza de las batallas que habrán de librar. En ninguna parte sería más cierto este hecho que en la enorme extensión del océano Pacífico. En suma, se necesitaban la doctrina y la práctica anfibias del Cuerpo de Marines, los grupos de portaaviones rápidos, los B-29 y los Seabees para cruzar juntos el Pacífico. El modo en que estas distintas piezas se desarrollaron y luego vinieron a juntarse constituye el resto de este capítulo, además de la historia, relativamente independiente, de un quinto elemento, el cuerpo de submarinos estadounidense.

CÓMO ALCANZAR LA PLAYA

La evolución de la guerra anfibia puesta en práctica por la infantería de marina estadounidense puede compararse en muchos aspectos con las experiencias de la guerra anfibia aliada en Europa (véase el capítulo 4), aunque había también diferencias significativas debidas a la organización de las fuerzas y, sobre todo, a la geografía del Pacífico. La del Cuerpo de Marines es una historia de combates casi incesantes, desde sus desembarcos en Guadalcanal a mediados de agosto de 1942 hasta que terminó la resistencia de la guarnición japonesa de Okinawa a finales de junio de 1945. Fue una historia de aprendizaje de los propios errores, de combate contra los mismos obstáculos naturales de la jungla, el clima y la enfermedad que encontraban los ingleses en Birmania y afrontaba MacArthur en Papúa Nueva Guinea, y de lucha contra un enemigo que nunca se rendiría. Todavía en julio de 1945, los comandantes del escenario bélico estadounidense en el Pacífico se irritaban a causa de los lentos progresos que se hacían para tomar Okinawa, pero ¿cómo exactamente podían hacerse progresos rápidos contra un enemigo atrincherado? A la larga, el Mando del Pacífico Sudoccidental de MacArthur, tras una lucha excepcionalmente laboriosa durante los dos primeros años, entendió que ganaría la guerra mucho más deprisa si avanzaba saltando a enclaves donde no estuviera el enemigo. Aun así, seguía habiendo algunos sitios —las Salomón, las Gilbert, las Marianas, Iwo Jima, Okinawa— que tendrían que tomar, por muy bien defendidos que estuviesen. Tal fue la epopeya de los marines.[22]

¿Cómo es que el Cuerpo de Marines de Estados Unidos (USMC, por sus siglas en inglés) pasó a ocupar este lugar especial y legendario en los anales de la guerra? La respuesta sencilla es que los marines fueron los únicos en la Norteamérica posterior a 1919 que se tomaron un interés entusiasta, activo y creciente en las operaciones anfibias. Del mismo modo que la RAF y el Cuerpo Aéreo del ejército estadounidense hubieron de reafirmar el valor del bombardeo estratégico para justificarse como

cuerpo independiente después de la Gran Guerra, también el Cuerpo de Marines hubo de explicar por qué era necesario cuando los presupuestos militares estadounidenses eran objeto de tantos recortes a partir de 1919. El resultado de sus esfuerzos se vería en la combinación de una doctrina de guerra convincente, unos activos tecnológicos y logísticos mejorados, y unas unidades especializadas y bien entrenadas que identificarían para siempre a los marines con el ataque masivo y eficaz desde el mar. También estudió el pasado reciente para extraer provechosas lecciones; no en vano los dos historiadores que escribieron el primer libro exhaustivo sobre los marines estadounidenses y la guerra anfibia comienzan con un instructivo ensayo comparativo titulado «Success at Okinawa - Failure at Gallipoli» («Éxito en Okinawa y fracaso en Galípoli»).[23]

Visto retrospectivamente, el mero hecho de que el concepto de las operaciones anfibias sobreviviera resulta bastante notable. El ejército del que dependía el USMC, la marina estadounidense, seguía obsesionado con las futuras contiendas en alta mar entre flotas de guerra, y no tenía el menor deseo de adoptar un papel secundario en apoyo de fuerzas de desembarco. Cuando los Tratados Navales de Washington de 1921-1922 obligaron a hacer nuevos recortes en la flota, la armada no pudo por menos que considerar a los marines un cuerpo rival en la disputa por sus limitados presupuestos, a pesar de que, curiosamente, sus propios planes de guerra contra Japón requerían que unas fuerzas expedicionarias tomaran diversas bases en el Pacífico. El ejército de tierra, por su parte, afrontó el período posterior a la Primera Guerra Mundial con un profundo resentimiento ante la gran publicidad dada a la lucha de los marines en el frente occidental y la airada sensación de que su monopolio sobre la guerra terrestre se había visto seriamente cuestionado. Es más, había oficiales de alto rango de los marines que querían conservar aquella importante posición en el frente de batalla y que temían que se les devolviera al limbo anterior a 1917, realizando misiones auxiliares en aguas distantes. Por último, la necesidad de economizar redujo el Cuerpo de Marines a menos de 15.000 oficiales y hombres, apenas los suficientes para las ingratas tareas de proporcionar guardias a los barcos, proteger embajadas y defender bases estadounidenses en el Caribe. En 1921 se llegó incluso a desplegar a los marines para proteger las sacas de correo frente a posibles ladrones, con lo que debieron de sentirse muy lejos de los «salones de Moctezuma».

Pero la doctrina de la guerra anfibia persistió durante todo el período de entreguerras y poco a poco se fue convirtiendo en una posibilidad operativa por dos razones, una estratégica y la otra más personal y fortuita. La razón estratégica era simplemente la perspectiva de una futura guerra con Japón. La planificación de cara a un posible conflicto para oponerse al expansionismo japonés en Asia oriental y el Pacífico occidental era algo que los estrategas estadounidenses llevaban haciendo desde la primera década del siglo XX. La eliminación de la marina alemana en 1919, más el reconocimiento paralelo de que una guerra angloestadounidense era sumamente improbable, significaba que solo Japón podía convertirse en una gran

potencia enemiga. Sus amplias anexiones de islas del Pacífico central —las Marshall, las Carolinas y las Marianas— durante la guerra, su obstinada postura en las negociaciones en torno al número de acorazados y bases de la flota en la Conferencia de Washington, y suconstante «penetración pacífica» en China vinieron a incrementar los recelos estadounidenses. Es más, la moderna armada japonesa era el único rival lo bastante grande (presuponiendo la no hostilidad británica) como para justificar el tamaño y el coste de la estadounidense. Así pues, y de forma en absoluto sorprendente, ya en enero de 1920 el jefe de operaciones navales advirtió al comandante del Cuerpo de Marines de que en adelante sería el Plan de Guerra Naranja el que determinaría los planes y programas de la marina, y de que, en consecuencia, los marines deberían prepararse para posibles operaciones anfibias en el Pacífico.[24] Aunque las menguantes cifras de su personal hacían que eso fuera completamente imposible en la práctica, la declaración estratégica estaba ahí, y no desaparecería mientras se mantuvieran los recelos con respecto a las intenciones de Japón. La pretensión de los marines de ser una fuerza de combate especial, y no solo una especie de gendarmería de segunda fila, dependía de la amenaza japonesa.

Aquella clara identificación del futuro enemigo, a su vez, hizo que un pequeño número de planificadores y oficiales de rango medio se involucraran en la solución de los problemas que ello planteaba: ¿cómo llevar a cabo en la práctica la lucha contra un enemigo situado a cinco mil millas, en el otro extremo del Pacífico? Aunque ciertamente no era el único estadounidense que reflexionaba sobre la cuestión, el comandante de los marines Earl H. «Pete» Ellis empezó a resolverla en una serie de memorandos redactados entre 1919 y 1922. Tendría que haber un cuerpo especializado; el ejército de tierra era demasiado grande y pesado para hacerlo, y probablemente tampoco estaría interesado. Tenían que ser los marines, lo cual era una suerte, ya que todas las operaciones navales/anfibias están bajo el mando naval, y el USMC era también la fuerza base avanzada de la marina. Y asimismo, como expresaba Ellis en un memorando de julio de 1921 que se haría célebre sobre las fuerzas base avanzadas en Micronesia, ello había de implicar ciertas tareas concretas: «la reducción y ocupación de las islas» en poder de los japoneses, y «el establecimiento de las bases necesarias en ellas».[25]

Por la misma regla de tres, el servicio encargado de realizar aquella labor —como se definía formalmente al USMC en un acuerdo de 1927 entre el ejército y la marina — tenía que estar preparado para llevarla a cabo en el ámbito terrestre, en los precarios accesos a una costa en poder del enemigo, y para establecer una cabeza de playa segura en ella. Asimismo, los primeros planificadores del USMC entendieron que unas unidades anfibias especialmente entrenadas requerían también plataformas especiales y armamento especial (habían pasado unos 340 años desde las operaciones de la infantería de marina española para tomar las Azores). Los primeros memorandos del propio Ellis abogaban por el uso de lanchas de desembarco con cañones en la proa, tropas de señales especialmente equipadas, expertos en

demolición para neutralizar los obstáculos de las playas y los campos de minas, y aviación para ametrallar las playas. Algunas otras ideas iban a resultar menos útiles —como, por ejemplo, barcazas remolcadas por lanchas motoras—, pero Ellis demostraba tener una notable visión de futuro, y su misteriosa muerte en las Carolinas, en 1923, le convertiría en un personaje aún más romántico e intrigante.[26]

Ya en la época de la muerte de Ellis había también otros innovadores comandantes y coroneles del Cuerpo de Marines tratando de determinar el mejor modo de hacer las cosas. No era esta una tarea fácil. Las maniobras anuales realizadas en las propias costas meridionales de Estados Unidos, en Panamá (Culebra) y en el Caribe —todas las cuales se revelarían importantes a más largo plazo, pero en un primer momento mostrarían enormes carencias— confirmaban el abismo existente entre la teoría y la realidad a la hora de desembarcar en una playa de aguas poco profundas o en zonas de manglares. La maravillosa historia de Millett sobre el USMC incluye un acerbo comentario del «fiasco» de las maniobras realizadas en el invierno de 1923-1924 en Culebra: «Los timoneles de la marina no llegaron a la playa correcta en el momento apropiado; la descarga de provisiones fue caótica; el bombardeo naval resultó insuficiente, y los navíos de desembarco de la marina eran claramente inadecuados tanto para las tropas como para el equipamiento. Las maniobras, sin embargo, identificaron los suficientes errores como para mantener ocupado al Cuerpo de Marines durante quince años».[27]

Por otra parte, la evidente necesidad de tener un mejor equipamiento estimuló por sí sola una constante búsqueda de nuevas ideas y técnicas. Ya a mediados de la década de 1920 era posible que un transeúnte que paseara por la orilla del Potomac o del Hudson se encontrara de repente con un tanque anfibio cruzando sus aguas, otro producto más del excéntrico diseñador de tanques J. Walter Christie, cuya mayor contribución a la Segunda Guerra Mundial (véase el capítulo 3) sería el diseño de la suspensión y el bastidor del vehículo que un día se convertiría en el T-34 soviético. El novedoso tanque capaz de cruzar ríos de Christie se hundía en aguas menos protegidas (costeras), pero la idea de construir un vehículo anfibio autopropulsado y con capacidad de fuego frontal reaparecería más de una década después, para beneficio de los aliados, a menudo bajo la forma del vehículo de desembarco de tracción por orugas (o LVT, por sus siglas en inglés). De modo similar, la gran insatisfacción frente a las carencias de los primeros prototipos de lanchas de desembarco motorizadas simplemente hizo que los oficiales más imaginativos del Cuerpo de Marines buscaran nuevas ideas, una de las cuales fue el bote de fondo plano del inventor Andrew Higgins, originalmente diseñado para su uso en los pantanos de los Everglades de Florida. Su versión posterior, el vehículo y lancha de desembarco de personal (o LCVP, por sus siglas en inglés), llevaría a cientos de miles de soldados y marines a las playas desde 1942 en adelante.

Surgen aquí dos puntos bastante contradictorios. El primero es que esta no fue nunca una progresión de ensueño para los marines estadounidenses, sino más bien la

puesta en práctica, constantemente obstaculizada y con demasiada frecuencia suspendida, de una doctrina adelantada a su tiempo. No era solo que hubiera poco dinero para desarrollar esta forma de guerra o que hubiera enormes intentos de obstrucción por parte de determinados círculos del ejército, la marina y hasta del propio Cuerpo de Marines; es que aquella penuria, además de otras exigencias planteadas al cuerpo y la política aislacionista, frecuentemente pusieron en suspenso toda la idea, y las operaciones en China y Nicaragua básicamente despojaron a los marines de sus unidades activas durante prolongados períodos. A lo largo de casi toda la década de 1930, el manual doctrinal básico se denominó, de manera harto apropiada, *Manual provisional de operaciones de desembarco*. Todavía en 1939 el comandante del USMC aceptaba que se debía acentuar el papel de defensa de base de los marines al pedir al Congreso fondos adicionales, dado que unas fuerzas expedicionarias serían consideradas «intervencionistas».[28] El aspecto más positivo, sin embargo, era que, tras haber establecido una doctrina de guerra anfibia y haber persuadido a los jefes del Estado Mayor Conjunto de que reconocieran el papel especial del Cuerpo de Marines en su puesta en práctica, la supervivencia estaba asegurada por más que todavía faltaran los instrumentos de guerra. Lo único que hacía falta era una nueva agresión del Eje y el consiguiente aumento de la alarma pública, dos cosas que sin duda habrían de suceder. Todas las organizaciones militares se benefician de tener enemigos, reales o percibidos como tales.

Pero durante esta guerra hubo, obviamente, un segundo ejército anfibio en el Pacífico; a saber, el propio ejército estadounidense. Ello se explica fácilmente por el hecho de que este tenía ya una presencia sustancial en aquel escenario, es decir, en las Filipinas y Hawái, cuando atacaron los japoneses en diciembre de 1941. La presencia de MacArthur, el hecho de que este insistiera en dirigir la respuesta aliada contra Japón y el hecho, no menos importante, de que los jefes del Estado Mayor Conjunto norteamericano no lo quisieran en ningún otro sitio, hicieron que se enviara al Pacífico un considerable número de divisiones del ejército. Luego estaba la cuestión práctica de que el Cuerpo de Marines, pese a crecer con rapidez, era demasiado pequeño para encargarse por sí solo de toda la lucha terrestre en el Pacífico. Dado que ni la marina ni el ejército permitirían que el otro cuerpo tuviera el mando supremo de este enorme escenario bélico, se llegó a una solución de compromiso: MacArthur controlaría el nuevo Mando del Pacífico Sudoccidental, un organismo regido en gran medida por el ejército (aunque con considerables elementos aéreos y navales), y Nimitz dirigiría el Mando del Pacífico Central como un feudo de la marina, aunque con una participación sustancial del ejército. Era una solución chapucera; ¿acaso no dedicaban más tiempo a competir por los recursos que a ponerse de acuerdo para atacar Japón?, preguntaría Churchill en Casablanca. Pero en general funcionó.

Para el ejército no fue fácil. Toda una generación de oficiales y suboficiales que se habían centrado en el combate al estilo europeo tuvieron que comenzar a pensar en

el uso de lanchas de desembarco en lugar de batallones de tanques pesados. Algunas unidades habían empezado a experimentar con técnicas de guerra anfibia a finales de la década de 1930 (principalmente a la hora de cruzar ríos), pero, aun así, para un oficial del ejército resultaba duro pensar que tenía que aprender de los marines, o pedirles equipamiento prestado, o en algunas ocasiones ponerse bajo el mando de un general de los marines. Y dado que, a partir de diciembre de 1941, la expansión del ejército en cuanto a efectivos fue mucho mayor que la de ningún otro cuerpo en términos absolutos, este se vería abocado a tener numerosas divisiones inexpertas combatiendo junto a, pongamos por caso, las más experimentadas 1.ª o 2.ª Divisiones de Marines (como en la campaña de las Marianas). Pero el ejército aprendió con rapidez a superar el reto de combatir en arrecifes de coral. La apoteosis probablemente se produjo en la gran batalla de Okinawa, donde el 1 de abril de 1945 dos divisiones de los marines y dos del ejército (con la cobertura, habría que señalar, de más de cuarenta portaaviones de distintos tipos) desembarcaron juntas cerca de la pequeña aldea de Hagushi. Para los defensores japoneses no supuso ninguna diferencia cuáles de los batallones que se aproximaban, emergiendo de similares navíos y luego de similares lanchas de desembarco, pertenecían a uno u otro de los dos cuerpos enemigos. Todos los invasores formaban parte de una vasta fuerza anfibia que llegaba a tierra desde el mar.[29]

EL CONTROL DE LOS OCÉANOS Y DEL CIELO SOBRE ELLOS

Todo tipo de aviones contribuyeron al creciente control estadounidense del cielo sobre el Pacífico occidental desde 1943 en adelante, y sería un error no reconocer la importancia de los escuadrones de P-38 Lightning, P-47 Thunderbolt, B-25 Mitchell (bombarderos de alcance medio), B-24 Liberator, etcétera. Sin embargo, es justo argumentar que las dos mayores contribuciones a la consecución de la supremacía aérea sobre Japón en aquellos vastos espacios al oeste de Hawái y al norte de Nueva Guinea —una distancia mucho mayor que, por ejemplo, la que media entre Irlanda y Ucrania— fueron los portaaviones de la clase *Essex* y los cazas F6F Hellcat diseñados para operar desde ellos. Ambos inclinaron la balanza debido en parte a que entraron plenamente en servicio en el crucial período transcurrido desde mediados de 1943 hasta comienzos de 1944, justo cuando el contraataque estadounidense cobraba impulso, pero también porque se complementaban mutuamente, dado que el Hellcat era un gran defensor de los portaaviones desde los que despegaba, además del terror del enemigo.

La historia de la evolución de los portaaviones rápidos estadounidenses se remonta a comienzos de la década de 1920. Los observadores norteamericanos se habían sentido profundamente impresionados por la original idea de la marina británica de reconvertir ciertos tipos de viejos navíos, como cruceros de combate a medio construir, en buques de cubierta plana, despojados de toda la superestructura

para convertirse en barcos de despegue y aterrizaje horizontal desde los que pudieran partir cazas, bombarderos de vuelo a gran altitud, bombarderos torpederos y cazabombarderos, capaces de volar varios cientos de kilómetros para causar daños en los navíos enemigos y luego volver al barco madre. El renombrado almirante William Sims, a quien generalmente se considera el padre del cuerpo de portaaviones estadounidense, declaraba ante una comisión del Congreso ya en 1925: «Una flota cuyos portaaviones le proporcionen el dominio del aire sobre la flota enemiga puede derrotar a esta … El portaaviones rápido es el acorazado del futuro».[30]

Mientras que en el período de entreguerras el cuerpo de portaaviones de la marina británica se quedó rezagado, en Japón y Estados Unidos —ninguno de los cuales contaba con una fuerza aérea independiente como un «tercer ejército»— el brazo aéreo de la flota siguió avanzando, pese a los habituales prejuicios «pro-acorazados» de los almirantes más veteranos. Las millas y millas de océano que se extendían más allá de sus ciudades costeras vinieron a alimentar esta necesidad de tener portaaviones con sus aviones en alta mar para contar con una protección de largo alcance de sus respectivos territorios nacionales. Desde principios hasta mediados de la década de 1930, preocupados por la posibilidad de un repentino ataque por sorpresa, algunos elementos de la marina japonesa empezaron a clamar por la abolición universal de los portaaviones, al temer que este revolucionario sistema de armamento pudiera infligir más daños a su país que los que este podía infligir a otros, como de hecho resultaría ser el caso. Pero la idea fue rechazada en las negociaciones internacionales de desarme naval celebradas en la década de 1920, y entonces Japón consideró que apenas podía hacer otra cosa que construir más portaaviones y mejores aviones.

El brazo aeronaval japonés y sus diseñadores eran extremadamente buenos, y su capacidad para coger un diseño occidental y mejorarlo era notable. En 1930, sus astilleros habían producido los portaaviones *Akagi* —con capacidad para 60 aviones — y *Kaga* —para 72—, ambos sumamente rápidos y espaciosos; en aquel momento no había nada similar en Occidente, aunque Estados Unidos no les iba muy a la zaga. A finales de la década aquellos prototipos, todavía elementales pero eficaces, se vieron reforzados por los *Soryu*, *Hiryu*, *Shokaku* y *Zuikaku*, y habrían de llegar más. El ultraeficiente jefe de la Oficina de Aeronáutica de la marina, el almirante Isoroku Yamamoto, y el dinámico comandante del ala aérea, Minoru Genda (que más tarde dirigiría el ataque a Pearl Harbor), insistían en que se liberara a los portaaviones de su estático papel original de defensa del territorio nacional para pasar a desempeñar otro mucho más agresivo y con menos restricciones. Yamamoto también insistió en que se incrementara la producción de los aviones japoneses más modernos, especialmente el formidable Mitsubishi Zero. A comienzos de diciembre de 1941, cuando sus seis grandes portaaviones atacaron Pearl Harbor, la japonesa era la mejor fuerza naval de portaaviones rápidos que el mundo había visto nunca.[31]

Pero la guerra no había hecho más que empezar, y los estadounidenses no

tardarían en contraatacar con tamaña fuerza de portaaviones que desafiaba la imaginación. También la marina estadounidense, como la inglesa y la japonesa, había estado luchando con el que resultaría ser el mayor problema técnico-logístico-material de todos; a saber: si la potencia, la velocidad, el tamaño y la forma de todos los aviones de las décadas de 1920 y 1930 evolucionaban, como de hecho estaba ocurriendo, en los portaaviones harían falta cubiertas mucho mayores, mucho más espacio de almacenamiento inferior para guardar las aeronaves, depósitos de combustible mucho más grandes para 80 aviones o más, sistemas de protección antiaérea mucho mayores, mucho más espacio para una tripulación enormemente ampliada, etcétera. Lo que se necesitaba era un barco que tuviera al menos 260 metros de eslora y que contara con un sistema de propulsión lo bastante potente como para mover el gigantesco navío a altas velocidades (más de 30 nudos) durante días, incluso semanas. Los diseñadores tenían que estudiar detenidamente los retos que planteaba crear un casco y una cubierta de aterrizaje y despegue que fueran estables en todas las condiciones meteorológicas y cuando estuvieran totalmente cargados con más de 5.000 toneladas de aviones y combustible. Por último, las enormes pérdidas sufridas por la Royal Navy debido a los ataques de la Luftwaffe en las campañas de Noruega y Creta fueron una llamada de atención que llevaría a los diseñadores de todos los almirantazgos a duplicar o incluso triplicar el número de cañones antiaéreos (y artilleros) a bordo de los barcos. Todo esto condujo a sistemas de armamento muy complejos y extremadamente costosos.

En consecuencia, la marina estadounidense pidió al presidente y el Congreso que autorizaran una enorme inyección de fondos para una gran ampliación de la potencia militar-naval-aérea. A finales de la década de 1930, la inquieta maquinaria política empezó a responder, poco a poco pero con firmeza, al ver acercarse las nubes de la guerra en el horizonte. No fue demasiado difícil para el cuerpo señalar que los portaaviones rápidos, independientes de la flota de combate más lenta, podrían mantener a las fuerzas hostiles alejadas del territorio nacional; hasta los aislacionistas estadounidenses aceptaron tal argumento. Con todo el dinero que empezó a asignarse a la construcción de barcos y aviones, la capacidad productiva de todo un país comenzó a salir de la Depresión, y lo hizo, afortunadamente, con enormes reservas de materias primas, capital y trabajo cualificado. Así se construiría toda una nueva clase de portaaviones más grandes que entrarían más tarde en la guerra, aunque no demasiado tarde.

Normalmente, dos de los siete portaaviones de flota de la marina estaban desplegados en el Atlántico antes e incluso después de Pearl Harbor; uno de ellos, el *Wasp*, ayudó a los británicos durante un breve préstamo en 1942, navegando hacia el este desde Gibraltar y lanzando Spitfire para reforzar Malta. Los otros cinco navegaban por el Pacífico, y, cuando no estaban anclados en puertos de la Costa Oeste, solían operar desde Pearl Harbor, aunque por suerte se hallaban ausentes el 7 de diciembre de 1941. Con cinco acorazados hundidos en su amarradero y varios más

dañados, lo que quedaba de los pesos pesados de la marina fue enviado de regreso a California. Así pues, los primeros choques de la guerra del Pacífico corrieron a cargo, por parte estadounidense, de aquellos portaaviones de antes de la guerra cuyos nombres han pasado a la historia: *Lexington*, *Saratoga*, *Yorktown*, *Enterprise* y *Hornet*.

Estos barcos sin duda obstaculizaron los avances japoneses, pero a un terrible coste.El *Lexington* se hundió después de sufrir graves daños en la batalla del Mar del Coral, en mayo de 1942, y el *Yorktown* fue destruido a raíz del gran choque de portaaviones acaecido en las Midway al cabo de un mes. Poco después, el *Wasp* fue torpedeado mientras realizaba labores de escolta en Guadalcanal, el *Hornet* fue destrozado por bombarderos japoneses durante la batalla de las Islas Santa Cruz, y el *Enterprise* sufrió desperfectos por la navegación y el combate, y fue enviado a casa para ser reparado. Así, a principios de 1943, y durante algún tiempo, la marina estadounidense contaba con un solo portaaviones operativo en el Pacífico, el *Saratoga*, hasta que fue notablemente reforzado por el nuevo portaaviones rápido británico *Victorious*, una magnífica compensación por el préstamo estadounidense del *Warp* para la escolta de convoyes en el Mediterráneo. Los dos barcos funcionaban bien juntos, ya que sus aviones podían utilizar indistintamente una u otra cubierta.[32]

Pero el cambio era inminente. Ha habido —y sigue habiendo— muchos candidatos a supuestos «puntos de inflexión» en la guerra del Pacífico, que van desde las Midway y Guadalcanal al golfo de Leyte, pero uno de los más firmes —aunque de los menos conocidos— es el 30 de mayo de 1943, el día en que el portaaviones estadounidense *Essex* enfiló la bocana de Pearl Harbor. Era el primero de una nueva, resistente, potente y sofisticada línea de portaaviones que habrían de dejar una enorme impronta en la naturaleza de esta guerra a través del océano. El nuevo *Yorktown* (siguiendo la tradición de la marina estadounidense de transferir a un navío recién botado el nombre de otro perdido en la batalla) llegó a finales de julio, junto con las primeras unidades de los nuevos portaaviones ligeros. Pero serían los de la clase *Essex* los que iban a dominar la escena.[33] Dado que se trataba del primer barco de un diseño casi revolucionario (artillería y sistemas de detección controlados por radar, hangares blindados, elevadores laterales para ahorrar espacio, enormes turbinas que daban una velocidad de más de treinta nudos y una capacidad para entre noventa y cien aviones), puede decirse que sus diseñadores y constructores habían obrado milagros. Se le puso la quilla en abril de 1941, fue botado en julio de 1942 y en diciembre realizaba su primera misión. Había en producción otros treinta y uno de su clase, los últimos de ellos con un equipamiento mejorado, en veinticuatro gigantescos astilleros movilizados para fabricar la nueva flota estadounidense.[np41] Este refuerzo vino justo en el momento preciso. El nuevo *Yorktown* había llegado a Pearl Harbor menos de cuatro meses antes de la operación de las Gilbert.

Los nuevos portaaviones iban destinados al Mando del Pacífico Central de Nimitz, y no al Pacífico sudoriental, para consternación del almirante Halsey, quien

contaba con una flota bastante sólida en acorazados y cruceros, pero todavía débil en cuanto a potencia aérea con base en portaaviones, mientras se esforzaba en dar apoyo a la ofensiva del ejército y la marina en las Bismarck y Nueva Guinea. En general, no obstante, el relativo paréntesis en la lucha en el Pacífico central proporcionó tiempo a los almirantes y planificadores estadounidenses de Hawái para experimentar con una doctrina táctica distinta en el uso de los portaaviones. Renunciado a la norma de que los portaaviones estadounidenses (cada uno de ellos, obviamente, con sus escoltas) debían operar por separado —para evitar que el enemigo hundiera de un solo golpe a todo un grupo de ellos, como les había ocurrido a los japoneses en Midway—, los oficiales más ambiciosos y con mentalidad más centrada en la aviación argumentaron que, precisamente, agrupando aquellos buques de guerra la capacidad de ataque de la marina sería mayor; cientos de aviones despegando desde muchos portaaviones podían asestar un golpe mucho más duro a una fortaleza o flota de combate enemiga que un solo portaaviones, y asimismo se reforzarían mutuamente a la hora de rechazar cualquier ataque aéreo japonés.

Este cambio de doctrina debía ser sometido primero a prueba en incursiones relámpago sobre objetivos más pequeños antes de atacar a una importante fuerza enemiga o una gran base como Rabaul. Se trataba de una medida inteligente, ya que tanto los portaaviones como la mayoría de sus tripulaciones eran nuevos y aún no habían sido puestos a prueba, como ocurría con los Hellcat y la mayor parte de sus pilotos. Como hiciera el duque de Wellington en su cauteloso movimiento inicial en la campaña para reconquistar España en 1808-1814, también Nimitz deseaba avanzar con cautela a través del Pacífico, con suficiente espacio para retroceder. El 31 de agosto de 1943, la Fuerza Expedicionaria 15 (abreviado TF-15, del inglés Task Force), formada en torno a los nuevos *Essex* y *Yorktown* y el portaaviones ligero *Independence*, y protegida por un acorazado rápido, dos cruceros y diez destructores, realizó intensos ataques a instalaciones y aeródromos japoneses construidos en Marcus (Minami Torishima), una pequeña base insular situada mucho más cerca de Japón que de Hawái. Los ataques no prosiguieron tras las primeras incursiones de la mañana, y el comandante de la fuerza condujo sus barcos de regreso a Hawái lo más rápido posible; pero esa era precisamente la táctica, atacar y retirarse. El 1 de septiembre, otro grupo de combate formado en torno a dos portaaviones ligeros atacó la isla Baker, al este de las Gilbert, y tras los ataques aéreos se ocupó la isla y se construyó una base aérea. Luego los dos portaaviones ligeros (el *Princeton* y el *Belleau Wood*) se unieron al nuevo *Lexington* para formar una remodelada TF-15, y el 18 de septiembre atacaron Tarawa, en las Gilbert.

Este último ataque no tuvo tanto éxito; el camuflaje enemigo en Tarawa frustró la mayor parte de los ataques de bombardeo, y el Cuartel General Imperial japonés comprendió que tenía otro problema que afrontar aparte de rechazar el avance de MacArthur sobre la gran base de Rabaul. Se ordenó a la guarnición de las Gilbert que defendieran su posición a muerte, lo cual resultaba inquietante para los marines

invasores, especialmente si se tiene en cuenta que la fotografía aérea no había detectado ni los arrecifes ni los numerosos emplazamientos defensivos ocultos de Tarawa. En general, estas incursiones a pequeña escala fueron útiles operaciones de prueba para las tropas, los oficiales y los planificadores del alto mando estadounidense, y asimismo vinieron a confirmar el argumento global de que avanzar hacia Japón a lo largo de dos ejes era, al menos a corto plazo, el mejor modo de hacerlo. El experimento final, un ataque aéreo a la isla Wake (o isla de San Francisco) realizado desde seis portaaviones el 5 de octubre de 1943, diseñado para obligar a los Zero allí estacionados a despegar para dar batalla con la intención de que los nuevos Hellcat los derribaran, también permitió experimentar al comandante de la TF-14 haciendo operar a los seis portaaviones juntos o dividiéndolos en subgrupos.[34]

La batalla librada en las islas Gilbert por Tarawa y la más pequeña Makin en noviembre de 1943 se recuerda acertadamente como un duro esfuerzo de los marines, pero podría haber sido mucho peor para ellos sin las acciones de los grupos de portaaviones para cubrir sus desembarcos anfibios. La potencia aérea con base terrestre, que tan bien funcionara para MacArthur y las ofensivas de Halsey a lo largo de las costas septentrionales de Nueva Guinea, no podía resultar igual de eficaz en Micronesia, puesto que sencillamente no había suficientes islas que pudieran convertirse en bases de bombarderos viables, y además las distancias entre ellas eran inmensas. En consecuencia, los grupos de portaaviones rápidos tuvieron que asumir la principal responsabilidad de la protección aérea, y no solo en la operación de las Gilbert, sino también en los posteriores ataques a las Marshall, las Carolinas y las Marianas; los portaaviones, escribe el gran historiador de la guerra del Pacífico, fueron «la piedra angular» de las operaciones.[35] Por entonces habían llegado al Pacífico media docena de portaaviones de la clase *Essex* y otra media docena de portaaviones ligeros de la clase *Independence*. Resulta sorprendente: en enero la marina estadounidense solo tenía un portaaviones operativo en aquellos mares, mientras que en noviembre tenía una verdadera flota. Las tornas se estaban cambiando muy deprisa.

Las mayores batallas por el dominio del cielo en realidad no se libraron sobre las propias Gilbert, sino bastante más al sudoeste, donde solo un poco antes la TF-38 de Halsey, con el torpe *Saratoga* y el más liviano *Princeton*, seguidos unos días después por un refuerzo de otros tres portaaviones (la TF-50.3) del mando de Nimitz, devastaron un gran número de cruceros y destructores japoneses en Rabaul, y causaron daños en aproximadamente la mitad de los aviones japoneses transportados por portaaviones que habían sido enviados a la zona para reforzar a los de base en tierra. Cuando 120 atacantes japoneses con base en tierra se abalanzaron sobre la TF-50.3, fueron rechazados en menos de una hora. Los escuadrones de patrulleros de combate aéreo Hellcat, más las mortíferas espoletas de proximidad de los nuevos cañones de 127 mm instalados en los portaaviones, lograron resistir frente a un masivo ataque aéreo aun sin el fuego protector de acorazados ni cruceros.[36]

Así, cuando los marines combatieron en los arrecifes de coral de las Gilbert, en noviembre de 1943, se estaba desplegando un enorme paraguas protector a base de aeronaves transportadas en portaaviones. Vale la pena repasar las cifras, en parte porque esta fue la primera de las operaciones coordinadas de los tres ejércitos en el Pacífico central, y en parte porque serviría de modelo para futuras operaciones. La fuerza de desembarco de Tarawa contó con el refuerzo de tres acorazados, tres cruceros pesados, cinco portaaviones de escolta (para ataques terrestres de proximidad) y veintiún destructores; la de Makin, en el norte, con el de cuatro acorazados, cuatro cruceros pesados, cuatro portaaviones de escolta y trece destructores. Y lo más importante de todo: un grupo de cuatro destacamentos de portaaviones rápidos —trece de estos en total— vinieron a proporcionar una protección adicional patrullando las aguas circundantes, atacando otras bases japonesas y regresando ocasionalmente para lanzar ataques aéreos en apoyo de los desembarcos. La lucha en tierra fue terrible, pero el control naval estadounidense en ningún momento se vio cuestionado.

El dominio del aire sobre las Gilbert estaba asegurado, no solo por el gran número de fuerzas estadounidenses allí reunidas, sino también a causa de lo ocurrido en el Pacífico sudoccidental. La ofensiva de MacArthur hasta más allá de Rabaul, y las enormes y penosas batallas aéreas sobre aquellas islas, no solo distrajeron a los almirantes y planificadores japoneses, sino que redujeron en gran medida su número de aviones y (lo que es más importante) de pilotos expertos disponibles. La flota de combate japonesa seguía siendo gigantesca, en su mayor parte se mantenía intacta y estaba ansiosa por luchar, pero sin potencia aérea, aquellos grandes y modernos acorazados no podían atacar de forma decisiva. ¿Y cómo iban a hacerlo si la potencia aérea japonesa con base en tierra se debilitaba con rapidez y la mayoría de los portaaviones que quedaban contaban ahora con tripulaciones insuficientes y mal entrenadas?

El compañero de batalla del portaaviones de clase *Essex* era el Grumman F6F Hellcat, un caza monomotor de gran resistencia, velocidad y consistencia. Un portaaviones de flota totalmente equipado normalmente entraba en acción con 36 cazas (Hellcat) para respaldar a 36 cazabombarderos (SB2C Helldiver) y 18 torpederos (TBF Avenger), además de proporcionar defensa aérea a los buques de guerra si contraatacaba la aviación japonesa.

Los cazabombarderos y los torpederos ocupan un lugar importante en la batalla del Pacífico entre 1943 y 1945, pero el F6F desempeñó un papel particularmente crucial. Fue diseñado por los ingenieros de Grumman para sustituir al anterior F4F Wildcat, ya de por sí un caza resistente y fiable, capaz de recibir una buena cantidad de daños y, a pesar de ello, regresar a la base. Dado que en 1941 todas las fuerzas aéreas estaban incrementando la potencia, la velocidad y la capacidad de disparo de sus aviones —nuevos Spitfire, Mosquito, Fw-190, Thunderbolt, Typhoon, etcétera—, era prudente que Grumman hiciera lo mismo. Las escaramuzas aéreas entre los

Wildcat y los Zero en el primer año de la guerra representaron una verdadera experiencia de aprendizaje para los estadounidenses, puesto que el avión japonés tenía una mayor maniobrabilidad y una mayor velocidad de ascenso. Pero Grumman y la marina estadounidense llevaban trabajando ya desde antes del inicio de las hostilidades; el contrato del F6F se firmó en junio de 1941, poco después se sustituyó el motor Wright original por un Pratt & Whitney Double Wasp, de mayor potencia, y el 30 de julio de 1942 el primer avión de este tipo hacía su vuelo inaugural.[37] Resultan notables los paralelismos con la historia casi contemporánea del uso del motor Rolls-Royce Merlin en sustitución del Alison, menos potente, en el P-51 Mustang (véase el capítulo 2).

El Hellcat heredó y mejoró el blindaje defensivo del Wildcat; la carlinga, el parabrisas, el motor y los depósitos de combustible se hallaban fuertemente protegidos, de modo que el avión resultaba difícil de derribar (uno de ellos, después de un intenso combate en torno a Rabaul, volvió a su portaaviones con doscientos agujeros de bala). Pero lo que lo distinguía era que podía ascender, descender y virar más deprisa que cualquier avión japonés, incluso que el Zero, que empezaba a quedarse atrás en la carrera de la velocidad de vuelo y la potencia de combate. Los primeros Hellcat, que se incorporaron al *Essex* en febrero de 1943, pudieron beneficiarse del momento de calma en el Pacífico central para realizar una práctica intensiva y experimentar con las nuevas características mejoradas. Los días 23 y 24 de noviembre, justo cuando se realizaba la operación de las Gilbert, los Hellcat transportados en portaaviones se apuntaron el derribo de treinta Zero japoneses frente a uno solo de los suyos. Esto no fue una mera cuestión de suerte; la mayoría de los aviones japoneses destruidos más tarde durante la batalla del Mar de Filipinas serían víctimas de la superioridad del Hellcat en el aire, al igual que los abatidos sobre Rabaul, las Filipinas, Iwo Jima y Okinawa. Por entonces, a las fuerzas aéreas japonesas, como a la Luftwaffe, les quedaban muy pocos pilotos de caza experimentados, pero la diferencia en la proporción de bajas sigue siendo asombrosa. En cambio, a finales de 1944 los planificadores estadounidenses empezaban a preguntarse si en realidad no estarían recibiendo demasiadas tripulaciones de avión bien entrenadas.

Durante la guerra, los F6F Hellcat realizaron más de 66.000 misiones de combate, casi todas ellas desde las cubiertas de portaaviones, y destruyeron 5.163 aviones enemigos con un coste de solo 270 de los suyos. No hubo nada parecido en ningún otro escenario del conflicto. Según datos proporcionados por un estadístico, los Hellcat fueron los artífices del 75 por ciento de todas las victorias aéreas registradas por la marina estadounidense en el Pacífico. Este caza resistente y adaptable, del que en total se construyeron 12.275 unidades, demostró encajar perfectamente en el conjunto de sistemas de armamento desarrollados para derrotar al imperio japonés.[38]

De ese modo se preparó el terreno para las siguientes operaciones intermedias de 1944 —las realizadas en los archipiélagos de las Marshall y las Carolinas y en torno a

ellos—, antes del ataque culminante a las propias Marianas.[39] Es interesante señalar que, cuanto mayor fue el número de avances estadounidenses llevados a cabo a través de estos remotos atolones micronesios (a diferencia de las campañas realizadas en las aguas, más restringidas, del Pacífico sudoccidental), menos se vieron interrumpidos por la potencia aérea japonesa. Ninguno de los aviones con base en tierra de Japón podía llegar muy lejos en la inmensidad del Pacífico central, y los intentos de su aviación con base en portaaviones de obstaculizar las operaciones anfibias estadounidenses se enfrentaban a riesgos evidentes: ver mermados sus efectivos por los acechantes submarinos estadounidenses y sufrir intensos contraataques de los grupos de aviones que operaban desde la docena o más de portaaviones enemigos.

La apoteosis del decisivo papel de los portaaviones rápidos estadounidenses en la guerra del Pacífico tuvo lugar el 19 de junio de 1944, en el choque entre las flotas japonesa y estadounidense acaecido a bastante distancia al oeste de Saipán, en cuyas playas las fuerzas anfibias desembarcaban y se abrían paso hacia el interior. El enfrentamiento se conoce oficialmente como la batalla del Mar de Filipinas, aunque entre las tripulaciones de los portaaviones estadounidenses pasaría a denominarse coloquialmente como el «Gran Tiro al Pavo de las Marianas».[40] Esta batalla de potencia aeronaval de larga distancia fue una reafirmación de la de Midway, así como de la decisión estratégica de la marina estadounidense de avanzar a través del Pacífico central con portaaviones y fuerzas anfibias. Tanto en ese momento como más tarde, el comandante estadounidense, el almirante Raymond Spruance, sería duramente criticado por adoptar un plan táctico demasiado cauteloso —como Jellicoe en Jutlandia, en palabras de uno de sus críticos— al ordenar a sus flotas que se dirigieran al oeste de las Marianas durante el día, para luego ordenarles que regresaran y se acercaran a las islas por la noche.[41] Eso no parece demasiado justo, dado que su primera prioridad era proteger a las fuerzas anfibias estadounidenses en Saipán (donde Spruance se apresuró a desembarcar a su división de reserva cuando la inteligencia le informó de que algunas fuerzas navales japonesas habían salido de sus bases), no hundir uno o dos acorazados enemigos; eso podía esperar.

En los enormes ataques y contraataques aéreos que siguieron, los navíos de superficie de la marina japonesa fueron destrozados una vez más por los cuatro grupos de portaaviones rápidos de Mitscher. En conjunto, Japón perdió alrededor de 480 aviones, aproximadamente las tres cuartas partes de los que había desplegado. En ese momento el desequilibrio era asombroso: los japoneses sufrieron unas pérdidas aéreas diez veces superiores a las de la fuerza expedicionaria TF-58. La pérdida de pilotos bien entrenados, además de los que habían muerto en Rabaul, era irreparable, y la gran flota de combate de Japón parecía ser cada vez más una anomalía. Se había esfumado el sueño de Yamamoto de castigar a Estados Unidos y obligarlo a aceptar un dominio japonés de Asia oriental. Aquel extraordinario grupo de aviadores navales que en su día devastaron Pearl Harbor y enviaron a pique al *Prince of Wales* y al *Repulse* en cuestión de horas, se había desintegrado.

Cabría argumentar, sin duda, que la batalla de portaaviones de ese mes de junio fue mucho más significativa estratégicamente que la del golfo de Leyte (octubre de 1944); por más que en esta intervinieron un número mucho mayor de buques de guerra y de aviones por ambos bandos, lucharon por un enclave de menor trascendencia. Aunque en este libro no se analiza lo acontecido tras la toma de las Marianas, vale la pena señalar que el plan de contingencia japonés para repeler cualquier posible invasión de las Filipinas por parte de las fuerzas estadounidenses —el plan Sho I— se basaba en que la fuerza de portaaviones del almirante Ozawa actuara como señuelo para los grupos de portaaviones de Estados Unidos, mucho más numerosos, atrayéndolos hacia el norte y alejándolos así de los grandes acorazados japoneses que mientras tanto se abrirían paso por varios estrechos para coger desprevenidos e impedir los desembarcos anfibios estadounidenses en Leyte. Lo cierto es que la fuerza de Ozawa era un señuelo, puesto que en noviembre de 1944 contaba como mucho con un centenar de aviones y apenas con alguna tripulación entrenada. Probablemente, a los almirantes de los acorazados de la marina japonesa no les importaba utilizar los navíos de Ozawa como cabeza de turco, ya que, si el plan del señuelo funcionaba, finalmente podrían obtener una victoria decisiva. Sin embargo, aunque en un primer momento los estadounidenses (especialmente Halsey) cayeron en la trampa, resultó que contaban con los suficientes recursos para causar estragos a la Marina Imperial japonesa en todos los frentes; los cuatro portaaviones de Ozawa se fueron a pique, al igual que tres acorazados y nueve cruceros. Corría el mes de octubre de 1944, y la posición japonesa se desmoronaba.

Para respaldar a los portaaviones en todas aquellas campañas estaban los barcos y las tripulaciones de las escuadras de apoyo. Al igual que Julio César necesitó a su cocinero en la conquista de la Galia, las flotillas rápidas y de largo alcance que salían de Pearl Harbor requerían su equivalente moderno: la caravana de barcos de aprovisionamiento, magníficamente equipada y, sobre todo, los veloces buques cisterna diseñados ex profeso sin los cuales Spruance, Halsey, Mitscher y todos los demás habrían disfrutado de un radio de acción mucho más restringido. En cualquier momento dado había siempre en el mar miniconvoyes de buques cisterna, fuertemente protegidos por escoltas de destructores y situados relativamente a poca distancia de las principales fuerzas de combate. Aunque raras veces han sido objeto de demasiada atención por parte de los historiadores militares, estos buques cisterna contribuyeron a vencer la «tiranía de la distancia» tanto como cualquier otra de las piezas del rompecabezas. Para vergüenza de la marina británica, esta se encontró con que, cuando finalmente envió a sus acorazados modernos y portaaviones a Extremo Oriente en 1944-1945, en comparación la suya era una flota «paticorta». Sus incursiones contra instalaciones japonesas en Birmania y las Indias Orientales Neerlandesas fueron excelentes, pero su falta de capacidad de reabastecimiento (y, por ende, su necesidad de ayuda estadounidense) para realizar operaciones de mayor alcance en el Pacífico permitieron al almirante King vetar su participación en las

operaciones en dichas aguas hasta muy avanzada la guerra. Al fin y al cabo, el Almirantazgo británico había diseñado buques de guerra para combatir en las costas de Noruega y en el Mediterráneo, mientras que los estadounidenses habían planeado una guerra de envergadura oceánica, y habían acertado.[42]

LA REDUCCIÓN DEL TERRITORIO NACIONAL JAPONÉS

La conquista de las Marianas no habría significado tanto en la guerra del Pacífico de no haber sido por el esfuerzo estadounidense —independiente, pero a la vez ligado a ella— para desarrollar el que sería el mayor de los bombarderos estratégicos aliados de largo alcance, el B-29 Superfortaleza. Este extraordinario avión representaría la apoteosis de la ya mencionada creencia de Mitchell y Trenchard de que «el bombardero siempre pasará», pero no porque se abriera paso entre los cazas enemigos hacia sus objetivos, como en Europa, sino porque volaría más alto y más rápido que cualquier avión defensor japonés. El B-29 pesaba aproximadamente el doble que el B-17 o el Lancaster, y, al estar dotado de una cabina presurizada, su tripulación podía volar a altitudes muy elevadas a una velocidad de 560 kilómetros por hora —solo tratar de alcanzarlo agotaría los depósitos de combustible de cualquier caza enemigo— y luego descargar una terrible lluvia de bombas pesadas, de fragmentación o incendiarias sobre la desventurada población de debajo. Esta no sería ya una lucha equilibrada, como en la batalla de Inglaterra, sino más bien una brutal devastación aérea. Los actos más históricos de los B-29 fueron los relacionados con el lanzamiento de las bombas atómicas sobre Hiroshima y Nagasaki que finalmente indujeron al obstinado mando militar japonés a rendirse, pero su acto más destructivo fue el bombardeo de Tokio, con bombas incendiarias y a baja altitud, que en marzo de 1945 mató a 130.000 personas, poco después de que los bombarderos angloamericanos hubieran causado también un gran número de víctimas en Dresde. Entre 1940 y 1942, a menudo de pie junto a una hilera de casas reducidas a cenizas en el este de Londres, Winston Churchill había aparecido en los medios advirtiendo a las potencias del Eje de que también a ellas les llegaría su turno. Pero ni siquiera él, con su inmensa imaginación, tenía entonces la menor idea del tamaño de las futuras devastaciones aéreas.

¿De dónde surgió el B-29?[43] Las especificaciones de esta enorme aeronave ya se habían publicado en 1938-1939, igual que tantos de los sistemas de armamento que asociamos a los años intermedios de la guerra (los bombarderos Lancaster, los Spitfire, los tanques Sherman, las lanchas de desembarco y los T-34), todos los cuales necesitaron de un tiempo de prueba y desarrollo antes de su pleno despliegue. En la Segunda Guerra Mundial los bombarderos pesados adoptaban regularmente el papel de los acorazados y cruceros en cuanto a ejercer presión económica sobre el enemigo, pero a la vez se daba la embarazosa situación de que su diseño y construcción también requerían casi el mismo tiempo que un buque de guerra. La historia de la

Superfortaleza es un ejemplo de esta ley, inquietante pero inexorable: cuanto más sofisticado es el instrumento que se construye, mayor es el número de problemas iniciales con los que se encuentra.

La enorme envergadura del B-29 (43 metros), y su enorme peso al despegue (casi 54.500 kilogramos) tenían implicaciones para el diseño de las bases aéreas y de la anchura y longitud de las pistas de aterrizaje. La mayoría de los aeródromos, incluidos los de toda Europa, sencillamente eran demasiado pequeños para albergarlo, de modo que solo podía ser desplegado en los nuevos campos artificiales que se estaban construyendo en los atolones del Pacífico. Pero los retos de ingeniería que planteaba la construcción de las pistas no podían compararse con la tarea de construir el propio mastodonte. Conseguir que aquel enorme peso despegara del suelo y luego alcanzara los 10.600 metros de altitud requería unos dispositivos técnicos extraordinarios —casi todos los cuales aún no se habían probado— que hicieron aguzar el ingenio incluso a los magníficos equipos de diseño y desarrollo de Boeing (y, en efecto, se trataba de equipos, docenas y docenas de ellos; no hubo aquí ningún diseñador único y superinteligente como Barnes Wallis en el caso del Wellington). Por ejemplo, ¿cómo se construía exactamente una cabina presurizada para un avión tan largo que tenía tripulación tanto en la sección del morro como en la parte trasera, pero también una amplia sección central para los compartimentos de bombas que no se debía presurizar? No es difícil entender por qué se tardó tanto en encontrar una solución de compromiso: un largo «túnel de gateo» presurizado sobre los compartimentos de bombas. ¿Cómo perfeccionar el revolucionario sistema de control de fuego centralizado (CFCS, por sus siglas en inglés), dirigido por un computador analógico que corregía el disparo en función del viento, la gravedad, la velocidad de vuelo, etcétera?[44]

El mayor problema que afrontaron los ingenieros y subcontratistas de Boeing fue el de los propios motores Wright R-3350. Todas las unidades iniciales resultaron ser insuficientes y poco fiables. Resulta intrigante el contraste con el Merlin del Mustang y el Pratt & Whitney del Hellcat. En aquellos dos casos, un magnífico motor de reemplazo vino a resolver el problema de propulsar un avión potencialmente maravilloso; en este último, el B-29, un audaz y terrible instrumento de guerra, hubo de superar no solo desafíos técnicos como la presurización de la cabina, sino también el hecho de que le faltaba potencia y de que su rendimiento era insuficiente. La cubierta del motor Wright estaba mal, los alerones estaban mal, y los motores se recalentaban y se incendiaban. El segundo prototipo sufrió un incendio durante las pruebas y se estrelló contra una planta cárnica cercana, causando un gran número de víctimas, incluida toda la tripulación. Cuanto mayor era la presión para que se perfeccionara el avión, más numerosos y serios eran los contratiempos. Los ingenieros de la gigantesca planta de Wichita, a quienes se les ordenó tener cuatro grupos enteros de B-29 actualizados y completados, se referirían irónicamente a su labor como la «batalla de Kansas». Y no les faltaba razón. Se llegó a hablar

seriamente de cancelar el programa antes de que Hap Arnold —que, como hemos visto, estaba desesperado por las insuficiencias del bombardeo estratégico aliado en Europa y dispuesto a agarrarse a un clavo ardiendo— ordenara seguir adelante. Diciembre de 1943 y enero de 1944 realmente marcaron el punto de inflexión del bombardeo estratégico aliado.

El trabajo continuó, y el avión salió adelante, gracias a cientos de ajustes menores realizados por los ingenieros de Boeing. Los pilotos, a menudo profundamente asustados, describían los veinte primeros segundos de vuelo tras el despegue como «una apremiante lucha por alcanzar la velocidad de vuelo» mientras las tripulaciones se esforzaban en que su enorme aeronave ganara altitud.[45] A veces sus oraciones no eran escuchadas, y varios de ellos se estrellaron al salir de Saipán porque falló un motor justo cuando el avión, pesadamente cargado, realizaba sus apremiantes esfuerzos por ganar altitud. De hecho, no sería hasta después de 1945 cuando un motor Pratt & Whitney mucho mejor vendría a solucionar el problema. Incluso el famoso *Enola Gay*, cuando el 5 de agosto de 1945 se elevaba pesadamente de la isla de Tinian con su crucial bomba atómica destinada a Hiroshima en la bodega, estuvo peligrosamente cerca de estrellarse al final de la larga pista de despegue antes de perderse bamboleándose lentamente en la noche.

Sin embargo, una vez alcanzada la altura deseada, el B-29 solía ser intocable y prácticamente indestructible. ¿Qué podía alcanzarlo? Sus problemas eran más bien sus propios requisitos hipertecnológicos, y fueron muchos más los B-29 que se perdieron por razones operativas (fallo del motor, descompresión atmosférica…) que los derribados por el enemigo. Pese a ello, una vez que tres o cuatro grupos de Superfortalezas despegaban sin problemas, volviéndose inaccesibles a los cazas enemigos, empezaba el castigo para Japón.

La cuestión principal que los planificadores de la fuerza aérea hubieron de afrontar era dónde ubicar al gigantesco avión. Las instrucciones iniciales de Roosevelt eran que los aviones despegaran de bases situadas en el sur de China, a su vez abastecidas desde bases más grandes en la India. Esa idea general simplemente no podía funcionar en el caso de los B-29, que, dado su elevado consumo energético, tendrían que volar desde Seattle a Hawái, luego a Australia y después a Assam, sobrevolando a continuación «la Joroba» hasta una base en la provincia de Chengdu, para pasar luego a bombardear Japón. Pero entonces alguien tendría que transportar también a Chengdu las bombas, el combustible y los proyectiles de ametralladora, así como los batallones de construcción, el cemento, los cobertizos prefabricados Quonset, las alambradas… Sería como reforzar la campaña italiana de los aliados con aviones que volaran de Florida a Bahía, luego a Freetown, Ciudad del Cabo, Zanzíbar, Adén, El Cairo y por último Calabria. Tenía que haber un camino más corto.

Pese a ello, en junio de 1944 los planificadores estadounidenses consideraban que tenían que intentar la opción de China. Aunque los problemas de producción

redujeron a la mitad el número de grupos de B-29 que podían partir desde bases de fuera de la India, el plan siguió adelante. El 5 de junio de 1944, 98 B-29 despegaron desde la India para atacar talleres de reparación de ferrocarriles japoneses en Bangkok; debió de ser una extraordinaria sorpresa tanto para los lugareños tailandeses como para la guarnición japonesa. Y el 15 de junio de 1944, 47 Superfortalezas, que de hecho habían sobrevolado la parte oriental del Himalaya y habían repostado en Chengdu, bombardearon la Fundición Imperial de Hierro y Acero de Yawata en el que sería el primer ataque sobre el territorio nacional japonés desde la incursión de Doolittle, más de dos años antes.

Pero junio de 1944 fue también el mes en que los marines, el ejército y los Seabees tomaron las Marianas, reduciendo así la necesidad de continuar con la enormemente costosa y logísticamente tortuosa campaña de bombardeo de Japón desde el sur de China. Sin embargo, aquellos ataques con B-29 sobre Japón desde la provincia de Chengdu no cesaron de inmediato; pudieron seguir atacando el territorio nacional del enemigo durante otro medio año antes de que las bases de las Marianas estuvieron listas, proporcionando con ello importantes experiencias operativas.

De modo que siguieron atacando, aunque realizando únicamente unas dos incursiones al mes, desde julio hasta diciembre de 1944. El 21 de noviembre, por ejemplo, 61 B-29 despegaron de Chengdu para bombardear objetivos japoneses, pero tres días después otros 111 B-29 atacaron Tokio desde las bases, más idóneas, de las Marianas. El último bombardeo sobre Japón de B-29 que habían despegado de China tuvo lugar el 6 de enero de 1945, después de lo cual los escuadrones fueron reubicados en el Pacífico.[46] Sus tripulaciones habían tenido uno de los destinos aéreos más duros de la guerra, y su mera presencia llevó al Cuartel General Imperial japonés a ordenar que sus tropas avanzaran cada vez más hacia el centro de China, alejándolas así de la ofensiva estadounidense a través del Pacífico, estratégicamente mucho más significativa. La intención original de Estados Unidos al estacionar bombarderos en aquellos lugares distantes era dar apoyo al inestable régimen de Chiang Kai-shek y encontrar una forma inteligente de eliminar la base y las ciudades industriales de Japón. Pero quizá el mayor beneficio de la Operación Matterhorn fue incrementar aún más la tendencia «continentalista» del ejército japonés, dejándolo en 1944-1945 con bastante más de un millón de soldados en el lugar equivocado y en el momento equivocado.

La historia posterior de los ataques de los B-29 sobre Japón nos lleva fuera de nuestro marco temporal, aunque incluso una breve sinopsis de la campaña de bombardeo desde las Marianas y las posteriores confirmaría su principal aspecto. La primera misión desde las islas sobre Tokio, realizada el 24 de noviembre de 1944, ocurrió cuando en el territorio estadounidense se celebraba el día de Acción de Gracias. Las autoridades japonesas, en cambio, estaban dando instrucciones acerca de la conservación de la comida y el agua, y formando patrullas vecinales de vigilancia de ataques aéreos. Cuando comenzó el nuevo año, los ataques se intensificaron. Al

cabo de un tiempo, el despiadado comandante de la campaña de los B-29, el teniente general Curtis LeMay, decidió que el bombardeo a gran altitud no estaba infligiendo el suficiente dolor y que probablemente era innecesario volar tan alto porque las defensas antiaéreas japonesas eran mucho más débiles que las que había experimentado en Europa. Sin consultar con Washington, hizo despojar a los aviones de la mayor parte de su armamento pesado y de su equipamiento de observación por control remoto a fin de disponer de mayor capacidad para combustible y para albergar un nuevo tipo de bomba; una bomba incendiaria de tipo gelatinoso diseñada específicamente para quemar los vulnerables edificios de madera de las ciudades japonesas.

Los días 9 y 10 de marzo de 1945, unos 333 bombarderos despegaron de las Marianas, sobrevolaron los combates que se desarrollaban en Iwo Jima y procedieron a devastar Tokio en la que sería la mayor tormenta de fuego de toda la guerra. Durante los días siguientes, Nagoya, Osaka y Kobe sufrieron el mismo destino. Sin duda, LeMay estaba destrozando la industria japonesa y muchas otras cosas; en aquellas semanas, calcula Toland, «45 millas cuadradas [unos 116 kilómetros cuadrados] de cruciales zonas industriales fueron incineradas». Dos millones de edificios quedaron completamente arrasados, y 13 millones de civiles japoneses perdieron sus casas. El bombardeo estratégico funcionaba.[47] El gran problema moral, como con el bombardeo aliado de ciudades alemanas llevado a cabo en paralelo, era que aquella destrucción de industrias de guerra enemigas también se cobraba las vidas de cientos de miles de civiles, principalmente mujeres, niños y ancianos. En esta fase del conflicto, sin embargo, no había muchos en el bando vencedor que se plantearan los interrogantes de san Agustín sobre la proporcionalidad en la guerra. En gran medida, la devastación de la bomba atómica en Hiroshima y Nagasaki sería el epitafio de las anteriores y mayores devastaciones aéreas de Berlín, Dresde y Tokio.

LA CONSTRUCCIÓN DE BASES EN EL PACÍFICO: LOS SEABEES

La historia de los Seabees versa sobre un hombre que creó un equipo, el cual, a su vez, creó una gigantesca organización que llevó la potencia militar-industrial estadounidense —en forma de cemento, alquitrán, vigas de acero, cable eléctrico, caucho, vidrio, bulldozers y equipamiento de iluminación— a lo largo de siete mil millas a través del océano Pacífico hasta los territorios periféricos de Japón. La suya es una historia parecida a la de Hobart y sus artilugios, o a la de Harker y Freeman y sus esfuerzos por rescatar del olvido al P-51 Mustang; de hecho, se halla al mismo nivel que la de Barnes Wallis y su creación del Wellington, de las bombas de rebote y de las bombas Tallboy y Bockbuster. Ben Moreell fue uno de aquellos hombres en la sombra que hicieron que la gran estrategia aliada funcionara.

Moreell, un ingeniero civil reconvertido en oficial naval, sería el único militar no

combatiente de la marina estadounidense que alcanzaría el rango de almirante.[48] Tras especializarse en ingeniería en la Universidad de Washington, de inmediato se incorporó a la armada durante la Primera Guerra Mundial, donde mostró su extraordinario talento para la construcción y el desarrollo de bases militares, captando la atención del joven Roosevelt, por entonces subsecretario de Marina. A comienzos de la década de 1930, Moreell fue enviado a estudiar a la Escuela Nacional de Puentes y Caminos de París, la mejor institución de toda Europa en lo relativo a la construcción de puentes y caminos con fines militares. En diciembre de 1937, Roosevelt le nombró jefe de la Oficina de Muelles y Astilleros y, a la vez, ingeniero civil jefe de la marina, un magnífico doble nombramiento. Una de las primeras cosas que hizo Moreell fue impulsar y organizar la construcción de dos gigantescos diques secos en Pearl Harbor. Gracias a ello, los acorazados y otros navíos estadounidenses que sufrieron daños la fatídica mañana del 7 de diciembre de 1941 pudieron ser parcialmente reparados en su propia base, en lugar de exponerlos remolcándolos hasta San Diego. Y también los barcos seriamente dañados en las Salomón, las Gilbert y las Marianas pudieron llegar, aunque fuera a duras penas, a Pearl Harbor. Moreell era un hombre previsor.

Pero además de planear construcciones de protección o defensivas, Moreell también pensó en lo que haría falta para llevar la lucha a territorio enemigo. A finales de diciembre de 1941 recomendó a Roosevelt la creación de batallones de construcción naval cuyos integrantes serían reclutados en la industria de la construcción civil, y cuyos oficiales podrían ejercer su autoridad sobre todos los oficiales de rango inferior y los hombres asignados a dichas unidades. La idea de poner oficiales del Cuerpo de Ingenieros Civiles al mando de unidades regulares de la armada y de los marines causó un inmenso revuelo en Washington a principios de 1942, pero Moreell se salió con la suya. Así, el 5 de marzo de 1942, nacieron los Batallones de Construcción (o CB, por sus siglas en inglés), que pasarían a conocerse como los «Seabees».[np42] Moreell ya tenía lista su divisa, «Construimus, Batuimus» («Construimos, Luchamos»), puesto que había conseguido oportunamente que se reconociera a sus miembros como combatientes, y, por lo tanto, si caían en manos enemigas, no pudieran ser ejecutados como guerrilleros civiles armados.

Conseguir trabajadores de la construcción cualificados para los Seabees a comienzos de 1942, cuando todos los cuerpos militares solicitaban a gritos personal, fue un gran golpe. Según la versión del Centro Histórico Naval estadounidense, «los primeros reclutas fueron hombres que habían ayudado a construir la presa de Boulder, las carreteras nacionales y los rascacielos de Nueva York; que habían trabajado en las minas y canteras y excavado los túneles del metro; que habían trabajado en astilleros y construido muelles y embarcaderos e incluso transatlánticos y portaaviones … Conocían más de sesenta oficios cualificados». Su edad media era de treinta y siete años, aunque se colaran algunos que tenían más de sesenta.[49] En fases posteriores de la guerra ya no se permitiría a Moreell seleccionar en la misma

medida mano de obra estadounidense cualificada, pero por el momento él y su equipo habían creado un sistema admirablemente sofisticado de centros de entrenamiento y bases de prácticas avanzadas por los que pasaban todos los nuevos reclutas antes de ser enviados al frente.

Cuando llegó la paz, se habían enrolado en los Seabees un total de 325.000 hombres, que en conjunto habían construido infraestructuras por valor de más de 10.000 millones de dólares, de Trinidad a Londonderry, de Halifax a Anzio.[np43] Ellos crearon y manejaron los pontones de acero que permitieron a los ejércitos aliados y sus provisiones desembarcar en Sicilia, Salerno y el sur de Francia. Diez mil Seabees del 25.º Regimiento de Construcción Naval desembarcaron en las playas de Normandía, junto con sus homólogos de Ingeniería del ejército de tierra estadounidense, para demoler los obstáculos de acero y hormigón de Rommel; los ingenieros alemanes habían construido el fabuloso Muro Atlántico, y los ingenieros estadounidenses lo derribaron. Los Seabees manejaron muchas de las lanchas de desembarco de las primeras oleadas de tropas y tanques, y luego remolcaron y anclaron miles de pontones. En Milford Haven, ensamblaron los extraordinarios puertos Mulberry que habían de resguardar las cabezas de playa aliadas. Su mayor reto logístico en la guerra europea fue reconstruir los puertos de Cherburgo y El Havre, que habían sido completamente devastados por los equipos de demolición alemanes; a pesar de ello, los primeros cargamentos estadounidenses desembarcarían en Cherburgo solo once días después de haber sido tomada la ciudad. Construir los pontones para cruzar el Rin fue relativamente fácil para ellos. Mientras sucedía todo esto, en 1943 se envió a Moreell a negociar un acuerdo con motivo de la huelga nacional de los trabajadores de las refinerías de petróleo; un año después le pidieron que fuera el administrador de la industria del carbón bituminoso, que había pasado a estar bajo el control federal. Su capacidad de organización era inmensa.

Los mayores logros de los Seabees se dieron en los escenarios de Asia y el Pacífico, donde se localizaba el 80 por ciento de toda la Fuerza de Construcción Naval. Las estadísticas resultan asombrosas: solo en el Pacífico, aquellos artífices de la victoria construyeron 111 grandes pistas de aterrizaje y 441 embarcaderos, tanques para el almacenamiento de 380 millones de litros de gasolina, viviendas para 1,5 millones de hombres y hospitales para 70.000 pacientes. Sus hazañas bélicas resultan aún más llamativas. El primer batallón enviado al Pacífico sudoccidental —a la isla de Bora Bora, devastada por la enfermedad— apenas tuvo el tiempo suficiente para erigir los depósitos de combustible que habrían de utilizar los barcos y aviones estadounidenses durante la batalla del Mar del Coral. Los Seabees desembarcaron junto con los marines en Guadalcanal, y pasaron días y noches reparando los cráteres que habían dejado las bombas en el campo Henderson, además de demoler los emplazamientos japoneses. Asimismo, acompañaron al Mando del Pacífico Sudoccidental de MacArthur en todo su recorrido desde Papúa Nueva Guinea y las Salomón a Nueva Bretaña, las islas del Almirantazgo, Hollandia, las Célebes y luego

las Filipinas centrales.

Cuando MacArthur cumplió finalmente su promesa —«Volveré»— y se dirigió a tierra a través de las aguas poco profundas para salir en las instantáneas en octubre de 1944, llamó la atención de unos cuantos redactores de noticias. Pero aquella sesión fotográfica solo fue posible gracias a que los Seabees habían ensamblado con destreza los pontones y las piezas del paso elevado que, de entrada, permitieron que el ejército —y los fotógrafos— llegaran a tierra. Muy pronto, 37.000 hombres de la Fuerza de Construcción Naval se habían dispersado por las Filipinas, construyendo las principales bases de la flota, bases de submarinos, aeródromos, instalaciones de reparación, carreteras, viviendas y hospitales para la gigantesca fuerza militar que luego habría de saltar desde allí hacia el norte, al propio Japón.[50]

Aquel salto no llegaría a producirse, puesto que Hiroshima y Nagasaki pusieron fin a la guerra mucho más deprisa de lo que esperaban la mayoría de los planificadores. El instrumento de la victoria sería un B-29 cargado con la primera bomba atómica, que despegaría el 5 de agosto para realizar su decisivo vuelo nocturno desde una de las pistas de aterrizaje de Tinian, recientemente construidas por los Seabees en una posición recientemente tomada por los marines y a su vez protegida por los portaaviones rápidos. La simbiosis es notable.

Los Seabees no solo construyeron cosas; también lucharon y sufrieron bajas una y otra vez. Durante el problemático ataque de los marines a Tarawa, estos ingenieros tuvieron que determinar, bajo una lluvia de fuego, cómo llevar las lanchas de desembarco, y luego los tanques, a través de los bajíos de los arrecifes de coral. Si los Seabees sufrieron bajas en tantas batallas, fue simplemente porque tuvieron que formar parte de la segunda oleada de asalto a las playas, en Guadalcanal, Sicilia, Anzio, Saipán, Normandía y otros lugares. Pero esta era, desde luego, la idea original de Moreell; eran combatientes además de trabajadores de la construcción, puesto que, antes de poder desmontar los bloques y el alambre de espino erigidos en la costa por el enemigo, es posible que hubiera que matar a los soldados que acechaban tras ellos. Solo en el escenario del Pacífico, los Seabees recibieron más de dos mil Corazones Púrpuras, y perdieron a unos doscientos hombres en combate y a un número considerablemente superior en tareas de construcción peligrosas. Su resistencia era notable. Quince horas después de que los marines hubieran barrido lo que quedaba de la guarnición japonesa en Tarawa, el campo de aviación, lleno de cráteres de bomba, se hallaba de nuevo en funcionamiento.

Cuando se tomaron las Marshall en febrero de 1944, el atolón de Majuro, bordeado de cocoteros, se convirtió en una importante base de la flota con toda clase de instalaciones (incluido un club para oficiales de la marina estadounidense), mientras que el cercano Kwajalein se transformó en un gigantesco campo de aviación y centro de reparaciones, con muchas menos comodidades materiales (para los oficiales del ejército). Las Carolinas eran el siguiente paso lógico, puesto que gozaban de una ubicación soberbia de cara a organizar las líneas de abastecimiento

para la prevista invasión de las Filipinas. En septiembre de 1944 los Seabees estaban construyendo diversas instalaciones en las islas, entre ellas Pelelieu, que había sido objeto de una encarnizada lucha, así como Morotai, que sería el punto intermedio clave de MacArthur entre el noroeste de Nueva Guinea y las Filipinas meridionales.

Las joyas de la corona del Pacífico occidental, es decir, las Marianas, habían sido tomadas un par de meses antes. El papel de los Seabees en Guam, Saipán y Taipán, en junio y julio de 1944, posiblemente fue el más importante de todos los que desempeñaron en la guerra. Guam tenía una importancia simbólica —fue el primer territorio norteamericano recuperado de manos del enemigo—, mientras que Saipán se convertiría en otra enorme base naval para la flota estadounidense del Pacífico, además de una base aérea. Pero el principal trofeo era Tinian. Aunque se trataba de una isla pequeña, era también relativamente llana y de baja altitud, más parecida a un enorme campo de trigo de la campiña inglesa que a las tierras altas y llenas de espinos de Nueva Guinea o incluso que a los escarpados riscos de la cercana Saipán. Contaba ya con varios aeródromos construidos, y con espacio para más.

El principal problema de Tinian, al menos desde la perspectiva de las fuerzas de invasión, era la dificultad de acceso. Se podía desembarcar en cualquiera de sus mejores playas, como la de la propia Tinian Town —la principal ciudad de la isla—, pero era allí donde los japoneses tenían las defensas más temibles. En el norte estaban las mal llamadas playas Blanca 1 y Blanca 2, de anchura muy reducida y protegidas por bajíos de rocas coralinas. Así, por ejemplo, solo había espacio para un máximo de ocho LVT a la vez, frente a los 96 que desembarcaron en cada una de las oleadas de Saipán, de modo que las posibilidades de quedar varados en el coral (como en Tarawa) o de ser hechos pedazos al pasar por el estrecho embudo de la playa eran significativas. Pese a ello, la invasión, llevada a cabo el 24 de julio de 1944, resultó ser sorprendentemente fácil, con muchas menos bajas que en Saipán y Guam. Ese día los estadounidenses llevaron 15.000 hombres a las playas Blanca 1 y Blanca 2, más o menos en el mismo momento en que el Ejército Rojo llegaba al Vístula, Bradley se abría paso en Normandía y los ejércitos de Mark Clark empezaban a avanzar hacia el norte de Roma. Todas las defensas del Eje se desmoronaban al mismo tiempo; había arraigado cierto desbordamiento imperial, una especie de «fatiga del metal» geopolítica colectiva (como podría haberla llamado el ingeniero Moreell).

Tinian fue otro ejemplo excelente de cómo llevar a cabo la guerra anfibia. Las fuerzas estadounidenses organizaron un importante desembarco ficticio en el objetivo, más predecible, de Tinian Town, junto con un gran bombardeo naval; y, como ocurriera en la operación de Normandía, el engaño se vio generosamente recompensado. La atención de los japoneses, como la de Hitler y Jodl, se dirigió al lugar equivocado. Entonces desembarcaron los marines, una compañía en cada oleada, por la estrecha franja de las playas Blancas; en el plazo de tres horas había un regimiento entero en tierra en medio de la más absoluta sorpresa. Pero todo esto solo pudo ocurrir gracias a que los Seabees habían diseñado y luego manejado unas

rampas móviles especiales capaces de trasladar a las tropas combatientes y su equipamiento por encima de los arrecifes.[51]

Esto fue solo el principio. El principal trabajo era la construcción de los aeródromos que permitirían la destrucción sistemática de las capacidades bélicas de Japón. En el plazo de unas semanas tras la toma de las Marianas ya se estaban construyendo las bases aéreas; esto es, pistas de aterrizaje y despegue de alquitrán construidas sobre cimientos de coral molido, más las alambradas, torres de control, cobertizos Quonset, vallas perimetrales, instalaciones de ingeniería y estaciones de radar. En total, los Seabees construyeron cinco grandes bases aéreas en las Marianas: una en Guam, otra en Saipán y nada menos que tres en Tinian. Cada una de aquellas cinco bases tenía capacidad para albergar cuatro grupos de los B-29 que estaban por llegar. Por lo tanto, Tinian podía dar cabida a doce grupos. Las Superfortalezas empezaron a llegar entre mediados y finales de octubre de 1944, mientras los Seabees todavía ampliaban las instalaciones de la base. Como ya hemos señalado, la primera incursión contra Tokio, realizada por 111 B-29, partió de las Marianas el 24 de noviembre de 1944. Desde ese momento, un continuo torrente de B-29, volando a elevada altitud y brillando intensamente al reflejarse la luz del sol del Pacífico en su fuselaje plateado, se dirigieron al norte para castigar al enemigo.

EL CUERPO SILENCIOSO

La quinta pieza en el juego de herramientas del Pacífico fue el cuerpo de submarinos de Estados Unidos, cuya historia es mucho menos conocida que las de los marines y los B-29, en parte porque, por definición, los submarinos resultan mucho menos visibles. Pero, además, los submarinos estadounidenses fueron esencialmente actores independientes en la guerra del Pacífico. Por su propia naturaleza, los submarinos son silenciosos y subversivos, ocultándose en las profundidades y emergiendo en busca de aire bajo cielos inmensos y solitarios. En ese sentido, las pobladas flotillas de submarinos alemanes que participaron en la batalla del Atlántico medio fueron en gran medida una excepción. Es cierto que en las fases posteriores de la guerra la creciente capacidad de los criptógrafos estadounidenses para leer los códigos navales japoneses se tradujo en la posibilidad de que el comandante de submarinos del Pacífico en Pearl Harbor pudiera ordenar a tres o cuatro naves que convergieran sobre un grupo de combate enemigo. Pero en general los submarinos eran llaneros solitarios, no demasiado propensos a informar con frecuencia al cuartel general, y les gustaba que fuera de ese modo.[52] Por lo tanto, no resulta sorprendente que el cuerpo de submarinos estadounidense no se halle íntimamente ligado a la historia operativa y técnica en cuatro partes que aquí hemos esbozado, el cuarteto formado por la doctrina anfibia del Cuerpo de Marines, los portaaviones rápidos, los B-29 y los Seabees, que se unieron para abrirse paso a través del Pacífico central.

Sin embargo, los submarinos estadounidenses ciertamente desempeñaron un

importante papel en la caída de Japón, y muy a menudo combinaron su cometido de jinetes fantasma independientes con acciones coordinadas que contribuyeron al gran avance a través de aquellas extensas aguas.[53] Para empezar, dado que el reconocimiento aéreo se veía limitado por la autonomía de vuelo, a menudo eran desplegados en calidad de «ojos» o exploradores avanzados de la marina estadounidense, detectando los buques de guerra japoneses que salían del estrecho de San Bernardino o los que se dirigían a reforzar Rabaul. Este papel de seguimiento no resultaba muy atractivo para los agresivos capitanes de submarino a menos que también se les permitiera atacar, pero tuvo un valor inestimable para Nimitz en Hawái y para Halsey y la Flota del Pacífico Sudoccidental. A finales de mayo de 1944 se envió al *Harder* a patrullar e informar desde el puerto de Tawi Tawi, una labor que realizó con gran cuidado, pero también logró hundir nada menos que cinco destructores japoneses en cuatro días, provocando que la flota japonesa zarpara antes de lo previsto y pusiera rumbo hacia lo que sería la batalla del Mar de Filipinas.[54] Otros submarinos estadounidenses, durante las múltiples batallas del golfo de Leyte libradas con posterioridad aquel mismo año, detectaron la principal escuadra de acorazados y cruceros enemigos navegando a través del Paso de Palawan, y alertaron a Halsey para que preparara su respuesta (también ellos hundieron dos cruceros pesados y causaron daños en otro antes de retirarse). Y hacia el final de la guerra hubo otro par de submarinos que fueron los primeros en detectar el gigantesco acorazado *Yamato* en su travesía suicida solo de ida a Okinawa.

Cuando el esfuerzo bélico estadounidense en el Pacífico alcanzara su punto álgido, los submarinos habrían de desempeñar nuevos papeles de carácter auxiliar, pero, una vez más, sumamente valiosos. Así, por ejemplo, pudieron actuar como guías de navegación o «correctores de rumbo» para las oleadas de bombarderos de la USAF que se dirigían hacia las ciudades japonesas en condiciones meteorológicas difíciles. También transportaron provisiones y agentes para ayudar a los movimientos de resistencia en las Filipinas, llevando a su regreso nueva información de inteligencia sobre las fuerzas enemigas. Asimismo, y cuando fue necesario, actuaron como una especie de faro para las fuerzas anfibias que se acercaban a playas enemigas en las horas previas al alba, una técnica que había sido perfeccionada anteriormente por una escuadra especialmente entrenada de submarinos de la marina británica durante los desembarcos en el norte de África y en Sicilia.

Finalmente, esta polivalente nave se utilizó para rescatar a los aviadores estadounidenses que se veían obligados a hacer amerizar sus aviones dañados al regresar de incursiones sobre objetivos enemigos. Este útil servicio funcionaba ya en la época de la operación de las islas Gilbert, en noviembre de 1943, y al final del año siguiente los submarinos estadounidenses habían recogido nada menos que a 224 aviadores derribados. Para cuando los B-29 de Curtis LeMay despegaban de las bases aéreas de las Marianas, había tres submarinos asignados a labores de rescate en cada misión aérea; durante los últimos meses de la guerra, en 1945, se recogió a otros 380

aviadores, salvando vidas, reintegrando a pilotos expertos a las fuerzas aéreas y aumentando enormemente la moral de los demás aviadores.[55]

Pero la mayor hazaña de los submarinos estadounidenses en la guerra del Pacífico fue la de diezmar los buques de guerra de la Armada Imperial japonesa y, aún más, de la marina mercante japonesa.[np44][56] Dado que el cuerpo de submarinos de Estados Unidos era consciente de que, como todos los otros cuerpos involucrados en la guerra del Pacífico, tendría que luchar con la tiranía de la distancia, había construido grandes submarinos de flota —que en general desplazaban 1.500 toneladas, aunque algunos llegaban a las 2.700—, con grandes reservas de alimentos y de combustible e incluso algo de refrigeración, lo que daba a estas naves una autonomía de diez mil millas o más. No tenían nada que ver con los pequeños submarinos europeos que merodeaban por las aguas poco profundas del mar del Norte y el Mediterráneo, y hasta los posteriores submarinos alemanes de Dönitz tendrían un tamaño considerablemente inferior al de los estadounidenses.

Por otra parte, cuando estalló la guerra el cuerpo de submarinos estadounidense probablemente tenía los peores torpedos de todas las grandes armadas; el Mark-14, que parecía un impresionante instrumento de destrucción, no había sido sometido a pruebas rigurosas, debido a que su coste (10.000 dólares por unidad) preocupaba más a la Oficina de Torpedos de Newport, Rhode Island, que su fiabilidad. E incluso al estallar la guerra se advirtió a los comandantes de que los utilizaran con moderación. Había bases avanzadas de submarinos estadounidenses en las Filipinas (pronto trasladadas al norte de Australia) y en Pearl Harbor, y la estrategia naval de Estados Unidos contaba con que estos causaran daños significativos, pero durante mucho tiempo nadie supo apreciar que estaban utilizando armas defectuosas.

Aquellos primeros torpedos estadounidenses no tenían uno, sino tres defectos. El primero era que el percutor de contacto metálico situado en la cabeza del torpedo, que se suponía que detonaba su carga de TNT al hacer impacto, sencillamente resultaba demasiado endeble para tal función. Resulta comprensible la frustración de los capitanes de submarino, que quizá habían pasado muchas horas de inquietud maniobrando para situarse en buena posición y disparar una andanada de torpedos, solo para oír un golpe seco contra el casco de un navío japonés, pero durante bastante tiempo se ignoró la causa. El segundo punto débil era aún más difícil de entender. El cuerpo de submarinos estadounidense había entrado en la guerra con unos torpedos dotados de mecanismos magnéticos sumamente sofisticados; la idea era que un torpedo disparado contra un barco enemigo explotara cerca de este, y que el poder destructivo de una explosión cercana en el agua sería mayor que un impacto directo. Pero la Oficina de Armamento Naval y la celosamente monopolista sección de desarrollo de armas de Newport nunca habían probado este ingenioso sistema con una ojiva real, ni tampoco habían considerado la posibilidad de que el campo magnético de un objetivo que cruzara las Marshall pudiera ser distinto de uno situado frente a las costas de Rhode Island, donde se realizaron las pruebas. En tercer lugar,

muchos de los torpedos que se dispararon en el período inicial de la guerra pasaron de largo de sus objetivos, ya que el Mark-14 tenía tendencia a navegar a mucha más profundidad de lo prefijado. Con frecuencia, pues, o bien el torpedo erraba completamente el blanco, o bien el percutor funcionaba mal tras el impacto. En cualquiera de los dos casos no había bajas.[np45]

Pero ¿cómo iba a saber nada de eso un comandante de submarino que navegaba en aguas distantes y peligrosas cuando los supuestos expertos de su país estaban convencidos de que todo iba bien? De hecho, solo en el verano y el otoño de 1943 los científicos de la marina estadounidense que trabajaban en Newport empezarían a resolver las cosas. Durante casi dos años, a los comandantes que se quejaban de que sus torpedos no estallaban o erraban el objetivo se les dijo que se acercaran más antes de lanzarlos. Solo después de que algunos capitanes de submarino exigentes y experimentados como Dudley W. Morton y Roy S. Benson le hubieran dicho al contralmirante Charles A. Lockwood, el comandante de submarinos del Pacífico central —a menudo en un lenguaje florido—, que las cosas iban de mal en peor, la situación empezó a cambiar. El modo más sencillo de analizar los defectos consistió en disparar torpedos a una aislada franja de acantilados cerca de Hawái y observar los tristes resultados. En junio, Nimitz ordenó que se volviera a los torpedos de contacto, prescindiendo de los de campo magnético; en septiembre de 1943 se mejoró el mecanismo de control de profundidad, y el percutor de contacto fue reemplazado por otro mucho más fiable. La marina estadounidense había necesitado sus buenos veintiún meses para producir un torpedo en condiciones, y casi toda la iniciativa provino de los comandantes y capitanes regionales, y no de las autoridades de ámbito nacional. Esta mejora no se produjo en el Pacífico sudoccidental porque el oficial al mando, el capitán Christie, previamente había desempeñado un papel relevante en el desarrollo del torpedo de campo magnético y era reacio a desprenderse de él, al menos hasta que se le ordenó hacerlo justo a finales de 1943.[57] Además de visionarios, las fuerzas aliadas tenían también su buena proporción de burócratas faltos de imaginación y obstruccionistas.

No es necesario incluir aquí un relato detallado de la campaña submarina estadounidense en el Pacífico a partir de junio de 1944, pero no cabe duda de su impacto. Informa Roskill: «Aunque cada año de la guerra había visto un incremento del índice de pérdidas infligidas a la marina mercante japonesa, no fue hasta noviembre de 1943 cuando esta aumentó de forma pronunciada».[58] Pese a las intensas batallas de 1942, las pérdidas netas de la marina mercante fueron de solo 239.000 toneladas; en 1943 habían aumentado a la peligrosa cantidad de 942.000 toneladas, y en 1944 alcanzaron la colosal cifra de 2.150.000 toneladas. Al iniciarse 1945, el tamaño de la marina mercante japonesa era aproximadamente una cuarta parte del que tenía cuando se realizó el ataque a Pearl Harbor. Acechaba la hambruna masiva, al igual que el colapso industrial.

El aspecto evidente que hay que señalar con respecto a las estadísticas

mencionadas es que el aumento de hundimientos se produjo a partir de la segunda mitad de 1943, se prolongó durante 1944 y luego fue disminuyendo en 1945, ya que por entonces apenas había objetivos que hundir. En consecuencia, casi todos los diez mejores capitanes de submarino estadounidenses que intervinieron en la guerra del Pacífico realizaron sus hazañas a partir de junio de 1943, casi exactamente la historia opuesta a la de sus homólogos de los submarinos alemanes en la campaña del Atlántico.[59] Hubo muchos otros factores que explican los enormes estragos que causó el cuerpo de submarinos estadounidense en Japón en los dos últimos años del conflicto (por ejemplo, un radar mejorado, ojivas más potentes, mejor inteligencia, mejor cooperación aire-mar…), pero el más importante fue la producción de torpedos que fueran fiables, eficientes y mortíferos; algo que sucedió porque ciertos solucionadores de problemas situados en puestos intermedios habían hecho avanzar las cosas.

Tras la caída de la principal isla filipina, Luzón, en enero de 1945, y aunque las fuerzas de MacArthur no tomarían plenamente la propia Manila hasta el 4 de marzo, el almirante Halsey informaba de que «las defensas exteriores del imperio japonés ya no incluyen Birmania y las Indias Orientales Neerlandesas; esos países son hoy avanzadillas aisladas, y la maquinaria de guerra japonesa ya no dispone de sus productos».[60] Esto era cierto, pero el caso es que aquellas vías marítimas japonesas eran sistemáticamente cortadas (y a la larga serían completamente destruidas) por el cuerpo de submarinos estadounidense, con un coste mucho menor que el de combatir en tierra. Cuando terminó la guerra, algunos entusiastas afirmaron que los submarinos podrían haber doblegado por sí solos a un Japón que dependía de las importaciones, sin necesidad de las bombas atómicas o los masivos desembarcos planeados para noviembre de 1945.[np46] Esto, obviamente, no es más que una hipótesis, pero muestra el largo camino que había recorrido el cuerpo de submarinos estadounidense desde los infructuosos días de 1942 y gran parte de 1943.

Cualquier descripción de la guerra submarina en el Pacífico también debe incluir el asombroso y catastrófico fracaso de la armada japonesa a la hora de usar sus navíos y proteger a su marina mercante. Esto resulta tanto más desconcertante cuanto que desde 1868 la armada japonesa había estado siguiendo casi al pie de la letra las mejores prácticas de la Royal Navy, y sin duda había extraído lecciones tácticas sobre la guerra submarina tanto de la Primera Guerra Mundial como de la batalla del Atlántico que por entonces se estaba desarrollando. El problema no estaba en las propias naves —un considerable número de submarinos japoneses eran, como sus equivalentes estadounidenses, muy grandes, con una gran autonomía de crucero, y estaban equipados con los famosos torpedos «lanza larga» (oficialmente, Tipo 93)—, sino en su despliegue. Hubo un flagrante descuido por parte del alto mando naval del papel natural del submarino como un destructor de mercantes independiente y agresivo; más tarde, el Cuartel General Imperial vendría a distorsionar todavía más dicho papel. Los jefes navales, mayoritariamente «pro-acorazados», estaban

obsesionados con utilizar los submarinos para detectar y destruir los buques de guerra aliados, no sus marinas mercantes. En ese sentido, tuvieron algunos éxitos al comienzo de la guerra, sobre todo en aguas cerradas como las de las islas Salomón; el *Wasp* fue hundido precisamente en tales circunstancias, y un submarino japonés acabó con el *Yorktown* después de que este sufriera graves daños en las Midway.

No obstante, cuando mejoraron las tácticas estadounidenses de guerra antisubmarina, cuando el radar miniaturizado llegó a los aviones y buques de guerra de la flota del Pacífico, cuando el océano se llenó de docenas y docenas de nuevos destructores, y cuando los nuevos acorazados rápidos y portaaviones rápidos se convirtieron en el núcleo de la marina estadounidense, las perspectivas de causar importantes bajas entre sus buques de guerra se desvanecieron. Los enormes submarinos de Japón (algunos de ellos diseñados para transportar y desplegar aviones de observación, y algunos incluso para ser una especie de miniportaaviones sumergidos) resultaban fáciles de detectar en la superficie por el radar y bajo el agua por el sonar; eran ruidosos y maniobraban con dificultad, y, dado que su casco era débil, era fácil asestarles un golpe mortal. No se desarrollaron naves rápidas tipo «schnorkel» al estilo alemán, y solo entre mediados y finales de 1944 se empezó a dotar a los primeros submarinos de una primitiva forma de radar. La cooperación aire-mar era escasa. Antes de la guerra y durante el conflicto, los astilleros japoneses construyeron un total de 174 submarinos oceánicos, de los que 128 fueron hundidos. La moral en el cuerpo era baja, dado que sus oficiales sabían que no tenían ningún apoyo en las altas esferas, y aquel se fue reduciendo paulatinamente hasta convertirse en un instrumento de guerra de segunda clase, en marcado contraste con las fuerzas submarinas de las marinas alemana, británica y estadounidense.[61]

En consecuencia, no resulta sorprendente que los submarinos japoneses no fueran un factor decisivo en la batalla del Pacífico. De los dieciséis desplegados durante los combates en el golfo de Leyte, por ejemplo, solo uno logró un hundimiento, concretamente de un destructor de escolta. Por entonces, no obstante, el Ejército Imperial japonés estaba ciertamente menguando la eficacia de la flota de submarinos con su insistencia en que actuaran como buques de carga, llevando alimentos y municiones a las guarniciones insulares aisladas. Cuantas más guarniciones quedaban incomunicadas por las tácticas estadounidenses de avance «a saltos», más había de esforzarse la flota submarina en ese sentido, desviando para ello una parte importante de sus habilidades y activos. Ocasionalmente se les ordenaba realizar actos simbólicos, como el bombardeo de la isla de Vancouver desde aguas costeras en 1942. ¿Y si aquellas naves, con sus potentes torpedos, se hubieran situado frente a los puertos de Portland y Long Beach, y hubieran infligido en aquellas aguas la misma devastación que estaban causando los submarinos de Dönitz a lo largo del litoral atlántico en los mismos meses? Al final, la flota submarina japonesa hundió solo 184 barcos durante toda la guerra. El historiador oficial del conflicto de la marina estadounidense, S. E. Morison, normalmente discreto en sus comentarios, se sintió

obligado a afirmar que la política de Japón con respecto a los submarinos «rayaba en la idiotez».[62] Resulta difícil discrepar.

Mientras las fuerzas submarinas japonesas eran desperdiciadas, la marina de superficie mostró una increíble miopía hacia la que era la más vital de las tareas navales, la protección del comercio marítimo. En ese sentido, nada pudo haber sido más distinto que la actitud de los almirantazgos británico y japonés. Aparte de enfrentarse a los pocos acorazados alemanes e italianos y abrir camino a los convoyes de ayuda a Malta y Egipto, la mayor parte de la marina británica se dedicaba a escoltar a través del océano a los buques mercantes aliados hasta su territorio nacional. En comparación, los japoneses simplemente dieron por supuesto que sus iniciales conquistas en el Pacífico y el Sudeste Asiático les otorgaban el control de las aguas que quedaban en medio. Cualquier insolente intruso aliado sería detectado y hundido (y de hecho unos cuantos lo fueron, aunque luego resultaría que la cifra de hundimientos de los que se dio parte al cuartel general había sido enormemente inflada). Pero no tenían nada parecido al Mando de los Accesos Occidentales de Max Horton, ni equivalente alguno a los Mandos Costeros de la RAF o la RCAF. Carecían de un departamento de investigación estadística u operativa para analizar el desarrollo de las campañas. Había muy poco desarrollo armamentístico; las cargas de profundidad que utilizarían al final de la guerra serían más o menos las mismas que las empleadas al inicio del conflicto. El radar miniaturizado, el Erizo, los torpedos autodirigidos y los grupos de cazasubmarinos brillaban todos ellos por su ausencia.[63]

En 1943-1944, el alto mando naval japonés empezaba a ser consciente de que tenía que agrupar sus barcos mercantes en convoyes y proporcionarles una pantalla de escoltas, pero sus tácticas siguieron siendo primitivas. El repentino hundimiento de uno de los barcos mercantes japoneses hacía que las escoltas se precipitaran en todas direcciones, lanzando cargas de profundidad al azar, de modo que lo mejor que podía hacer el capitán de un submarino estadounidense después de lanzar sus torpedos era descender al fondo del océano (o al menos sumergirse a mucha profundidad) y esperar unas horas antes de reanudar la caza. Además, después de las grandes batallas del Mar de Filipinas y las Marianas, en junio de 1944, los altos mandos del cuerpo estadounidense —sobre todo el contralmirante Lockwood en Pearl Harbor— tenían suficientes naves como para agrupar a sus submarinos en pequeñas flotillas. En septiembre de 1944, tres de tales grupos, cada uno de ellos integrado por tres naves, operaban en las aguas en torno a Formosa, incluidas las del estrecho, causando estragos tanto en los mercantes como en los destructores enemigos. Aparte de lanzar docenas y a veces hasta centenares de cargas de profundidad —de las que solo unas pocas alcanzaban a aquellos depredadores submarinos—, la armada japonesa no tenía ninguna otra respuesta, ninguna nueva forma de contramedida. Las estadísticas anteriormente mencionadas de las pérdidas japonesas de barcos mercantes muestran el alcance de este absoluto fracaso.

Dado que los instrumentos bélicos recién ideados, desde los torpedos hasta las lanchas de desembarco, pasando por los bombarderos B-29, requirieron un tiempo relativamente prolongado para poder producirse en grandes cantidades y en una forma estandarizada que fuera fiable, la contraofensiva estadounidense en el Pacífico se desarrolló mucho más tarde que los contraataques aliados en Europa; antes de que se iniciara siquiera la operación de las Gilbert (noviembre de 1943), se había ganado la batalla del Atlántico, se habían ocupado el norte de África, Sicilia y el sur de Italia. Pero una vez que los estadounidenses hubieron ensamblado y probado sus nuevos sistemas, atacaron con una rapidez notable. Fue un tributo a la asombrosa capacidad de recuperación de los estadounidenses el hecho de que, aproximadamente en el mismo momento en que daban comienzo las contraofensivas aliadas en el norte de África y en Europa, también pudieran iniciarse una serie de contraataques anfibios en unos escenarios bélicos situados a casi trece mil kilómetros de distancia de Marruecos. Para Estados Unidos, el principio de «Alemania primero» nunca había implicado que hubieran de abstenerse de llevar a cabo acciones agresivas en el Pacífico una vez que la expansión de Japón hubiera perdido fuelle, algo que ocurrió ya en una fase tan temprana como la batalla de Midway, en junio de 1942. La principal cuestión, teniendo simplemente en cuenta las distancias existentes entre casi cualesquiera dos puntos estratégicos en el Pacífico, y dada la necesidad paralela de entrenar a muchas más divisiones activas, recibir muchos más aviones y buques de guerra, y producir las absolutamente cruciales lanchas de desembarco en cantidades mucho mayores, era dónde debían intentarse las primeras operaciones de recuperación. Mientras las autoridades superiores no tomaran esa decisión, lo más sensato que se podía hacer, en primera instancia, era reforzar las posiciones aliadas en el Pacífico y llevar a cabo lo que Ronald Spector denominaría acertadamente «la incautación de los puntos estratégicos de Japón».[64]

El menos significativo estratégicamente de los contraataques de Estados Unidos fue la recuperación de un par de las islas Aleutianas (Kiska y Attu) de manos de unas guarniciones japonesas a las que se había dejado allí como efecto secundario de Midway. Pero incluso esa reconquista no se llevó a cabo hasta mayo-julio de 1943, en medio de constantes nieblas, y al cabo de poco los japoneses abandonaron aquellos atolones carentes de interés. Su armada ofreció resistencia durante medio día (en la desganada batalla de las Islas Komandorski), y luego se retiró. Su ejército no estaba esperando en las playas, de modo que todos los desembarcos estadounidenses se realizaron sin oposición. El mérito de este ejercicio fue que dio a las inexpertas tropas estadounidenses (100.000 efectivos) la oportunidad de desembarcar en costas distantes, al tiempo que el masivo apoyo naval —que incluyó bombardeos desde tres acorazados— proporcionaba una primera posibilidad de comprobar lo difícil que resultaba causar daños serios a unas tropas enemigas ocultas en lo alto de colinas

distantes. Su demérito fue que casi no dio posibilidad alguna —aunque hubiera cierta resistencia final por parte de las tropas japonesas en Kiska— de experimentar el combate contra un enemigo decidido a expulsar a las fuerzas de desembarco de nuevo a los arrecifes.[65] Una vez tomadas aquellas islas azotadas por las tormentas y envueltas en la niebla, los jefes del Estado Mayor Conjunto estadounidense se dieron por satisfechos y pusieron rumbo a otra parte.

Absolutamente mucho más significativas desde el punto de vista estratégico fueron las contraofensivas australiano-estadounidenses previas en el escenario del Pacífico sudoccidental, es decir, en Nueva Guinea y las islas Salomón (especialmente Guadalcanal). La obstinada serie de desembarcos anfibios y operaciones de limpieza de las cercanas guarniciones japonesas a manos del general MacArthur fue distinta de los ataques aliados contra las costas del norte de África, Sicilia, Italia y Francia, dado que a menudo los primeros fueron, en el plano operativo, una variante de los esfuerzos del Mando del Pacífico Central para tomar las Gilbert, las Marianas, Iwo Jima y Okinawa. En general, los desembarcos en el escenario del Pacífico sudoccidental se produjeron en puntos de la costa enemiga que no estaban protegidos por tropas, emplazamientos de artillería o campos de minas. Desde luego, los japoneses respondieron puntual y brutalmente a tales intrusiones aliadas, pero a menudo la guarnición local se encontraba bastante lejos del lugar donde había desembarcado MacArthur, de modo que el mero problema físico de llevar las tropas aliadas del barco a la costa frente a una resistencia masiva raramente se experimentó durante aquellas campañas. Incluso en la sangrienta lucha por Guadalcanal (agosto de 1942 y febrero de 1943), el mayor logro consistió en desembarcar a 11.000 de los 19.000 marines estadounidenses en un solo día sin una oposición inmediata, permitiéndoles así consolidar el frente tierra adentro, tomar el campo de aviación y luego, tras acampar bajo los árboles, hacer que los japoneses subestimaran sistemáticamente el tamaño de la guarnición estadounidense durante el resto de aquella dura batalla.[66]

Los desembarcos sin oposición directa, tanto en Guadalcanal como en otras partes, aportaron importantes lecciones de cara a futuros asaltos. Aunque los marines probablemente estaban mejor preparados que ninguna otra fuerza para las operaciones anfibias, toda aquella preparación se había realizado solo en el plano teórico y en forma de ejercicios de verano. Los marines, junto con las divisiones del ejército de MacArthur en Nueva Guinea y Nueva Bretaña, se beneficiarían enormemente de la posibilidad de experimentar con la recopilación de información de inteligencia previa a la invasión, el control de cabezas de playa, el seguimiento logístico, el fuego de apoyo (en caso necesario), las patrullas aéreas y, en general, un mando y control eficaces una vez que hubieran desembarcado sin oposición. También estaban empezando a aprender cómo afrontar los arrecifes de coral y los manglares, las selvas tropicales a 2.500 metros de altitud, las nieblas constantes y la elevada incidencia de las enfermedades, sobre todo la disentería. Sin duda resultaba útil

iniciar una contraofensiva en lugares donde no estaba el enemigo; era mejor avanzar un kilómetro o cinco tierra adentro antes de que el enemigo apareciera de improviso.

Hay otro ilustrativo punto de comparación con las operaciones anfibias europeas del período. En septiembre de 1943, el almirante Nimitz creó un nuevo mando operativo para que asumiera la responsabilidad de tomar las islas Gilbert, el primer paso en la ofensiva del Pacífico central. De la historia del ataque de los marines estadounidenses a Tarawa a finales de noviembre ya hemos hablado antes en este capítulo, pero, al tratarse de un desembarco más o menos contemporáneo de las operaciones de Sicilia/Italia, merece la pena que hagamos aquí una comparación entre ellas. Eisenhower no quiso correr riesgos y destinó 478.000 efectivos a Sicilia. En las Gilbert se desplegaría otra fuerza de invasión masiva. Mientras que en la pequeña isla de Makin desembarcarían 7.000 soldados del ejército estadounidense, para tomar Tarawa se destinaron nada menos que 18.000 efectivos de la 2.ª División de Marines (con lo que por fin se puso en práctica la visión de Pete Ellis, aunque con unas dimensiones mucho mayores que las que él imaginara). Respaldando a las fuerzas anfibias en las operaciones de las Gilbert había toda una armada de acorazados nuevos y viejos, portaaviones de flota y de escolta, escuadras de cruceros pesados, docenas de destructores, 850 aeronaves transportadas en portaaviones y 150 bombarderos de alcance medio de la USAAF; una fuerza naval que constituía ya la mayor flota del mundo. Y todo eso para un grupo de islas (defendidas por solo 3.000 efectivos navales en Tarawa y 800 en Makin) que ni siquiera formaban parte del perímetro exterior clave definido por el Cuartel General Imperial japonés.

De ahí que los análisis retrospectivos sobre las chocantes pérdidas sufridas en combate por Estados Unidos durante la operación de las Gilbert sean cuando menos tan numerosos como los realizados sobre Dieppe, a menudo hasta el punto de olvidar que de hecho se tomaron las islas. Aun así, la experiencia daría que pensar. Ni el bombardeo naval a distancia ni los ataques aéreos sirvieron de mucho para destruir los búnkeres japoneses semienterrados o para inutilizar la artillería de la guarnición. La actividad de mando y control fue irregular. El contralmirante John R. Hill, responsable de la operación del sur (la de Tarawa), estableció el puesto de mando en el acorazado *Maryland*, cuyas andanadas inutilizaron constantemente sus propias comunicaciones de radio. El bombardeo cesó demasiado pronto, tal como ocurriera en el Somme y en Galípoli, con lo que los defensores pudieron recuperar sus posiciones y abrir fuego sobre las tropas de ataque. Y lo peor de todo: el nivel del agua en la laguna repleta de coral era excepcionalmente bajo, lo que hizo que las lanchas de desembarco quedaran atascadas en el arrecife exterior y, en consecuencia, los marines tuvieran que vadear la laguna a lo largo de 650 metros hasta la orilla, lo que les costó la vida a muchos de ellos. Las inexpertas unidades del ejército desembarcadas en Makin llegaron a las playas, pero luego quedaron inmovilizadas entre los cocoteros. Finalmente, con la incorporación de batallones de reserva en ambas batallas, los estadounidenses lograron alzarse con el triunfo, ayudados

enormemente por el hábito japonés de realizar contraataques suicidas cerca del final. Pero el coste de los tres días de combate por Tarawa fue elevado: más de mil estadounidenses fallecidos y dos mil heridos, todo para tomar una isla de menos de ocho kilómetros cuadrados. Las fotos que aparecieron en la prensa de marines muertos flotando en el agua o yaciendo en los arrecifes de coral constituyeron la prueba más alarmante ofrecida hasta entonces a la opinión pública estadounidense de que la guerra del Pacífico iba a ser larga y difícil.

¡Qué diferencia con la toma de las Marianas, que tendría lugar solo ocho meses después! Sin embargo, para entonces el Cuerpo de Marines había mejorado sus técnicas de guerra anfibia, los portaaviones rápidos patrullaban por todas partes, los Hellcat estaban en el aire, los Seabees construían gigantescas pistas de aterrizaje hechas de coral apisonado y los B-29 no tardarían en elevar el vuelo. Los marines de Tarawa habían pagado un precio, pero aquello nunca tendría por qué repetirse.

Así, solo nueve días después de los desembarcos de Normandía, una enorme fuerza de tropas estadounidenses (127.000 efectivos, principalmente marines) empezó a desembarcar en las islas Marianas, situadas a trece franjas horarias al este del canal de la Mancha. Esta fue la operación anfibia más importante de la guerra del Pacífico, y resultó mucho más amenazadora para Japón que la ofensiva a saltos de MacArthur a lo largo de la costa norte de Nueva Guinea en su camino hacia las Filipinas. Al tomar Saipán y también Guam —la primera posesión estadounidense reocupada—, el Mando del Pacífico Central pudo disponer por fin de bases aéreas para el bombardeo estratégico de largo alcance del territorio nacional de Japón. Una vez tomadas las islas y aseguradas las aguas circundantes, había ya muy poco que Tokio pudiera hacer. Esta operación, llevada a cabo entre los ataques contra las Carolinas y la batalla del Mar de Filipinas, fue crucial.[67]

Las primeras operaciones de las escuadras de portaaviones estadounidenses en torno a las Marianas habían dado el dominio del aire a las fuerzas de Nimitz. El bombardeo naval, de dos días de duración, fue mucho más intenso que el realizado en la playa Omaha y más parecido al acompasado estilo británico; el fuego distante de los nuevos y flamantes acorazados estadounidenses —nueve en total— no hizo mucho, pero cuando los acorazados y los cruceros pesados, más lentos, se acercaron más a tierra, algunos de ellos hasta menos de 1.400 metros, los bombardeos empezaron a dar resultado. Aun así, ni siquiera el fuego de proximidad pudo destruir los bien construidos emplazamientos, y los japoneses lograron infligir numerosos daños a la experimentada, pero mal desembarcada, 2.ª División de Marines, al tiempo que muchas naves anfibias (concretamente del tipo LVT) fueron incapaces de superar los obstáculos de la playa. Pese a ello, los estadounidenses lograron abrirse paso atacando con dureza. En los veinte primeros minutos tenían a 8.000 marines en tierra, y al final del primer día a 20.000 hombres en Saipán; en ese sentido, el desembarco fue un tanto parecido al de la playa Utah en Normandía. La aviación proporcionaba cobertura aérea, y los acorazados disparaban desde posiciones cercanas. Las playas

fueron claramente delimitadas por códigos de colores. A la larga se abrió un canal independiente para el tráfico de regreso (lanchas de desembarco vacías, navíos dañados y barcos hospital con sus muertos y heridos). No hubo ninguna interferencia externa gracias a que en la batalla del Mar de Filipinas se había aplastado a la potencia aeronaval japonesa.

La denominada Operación Forager no fue un trabajo perfecto. Increíblemente, todavía no dispuso de un barco cuartel general conjunto para los tres ejércitos, como sería el caso del *Largs* o el *Bolulu*; el control general de todo el desplazamiento desde los barcos a tierra estuvo en manos de un tal comodoro Thiess, un oficial muy competente que daba las órdenes desde un patrullero de gran tamaño, pero, obviamente, no era lo mismo, y seguramente eso no habría funcionado en Normandía.[68] Los LVT tenían poca potencia, y, como ya hemos señalado, a menudo no pudieron alcanzar sus destinos en escarpados promontorios de coral y roca. El bombardeo naval fue mucho menos útil que el ametrallamiento aéreo de las playas, pero incluso este último fue irregular y a menudo fue desviado hacia misiones de carácter secundario. Lo que se necesitaba en esta clase de operaciones (y no llegaría hasta un año después) eran portaaviones de escolta expresamente dedicados al apoyo de cabezas de playa y a los que no se pudiera requerir para posibles batallas en alta mar. Las guarniciones japonesas lucharon tan enérgicamente como siempre, sin rendirse en ningún momento; hicieron falta tres días de duros combates para asegurar las cabezas de playa septentrionales de Saipán, durante los cuales una división concreta del ejército de tierra estadounidense (la 27.ª Guardia Nacional de Nueva York) flaqueó y, debido a ello, fue duramente criticada por el comandante de toda la operación (un general de los marines), lo que condujo a una disputa entre los dos ejércitos. Aun así, los resultados fueron claros: la isla cayó el 9 de julio. Poco después, toda la oposición de Guam fue erradicada. En el plazo de unas semanas, los Seabees habían iniciado la construcción de las larguísimas pistas de aterrizaje de los B-29; sus bulldozers anunciaban el fin de muchas ciudades japonesas y del propio imperio japonés.

Quizá podamos perdonar a Samuel Eliot Morison, el patriótico profesor de Harvard reconvertido en historiador oficial de la marina estadounidense por su antiguo alumno Roosevelt y enviado a la guerra del Pacífico, por la orgullosa afirmación con la que resumiría esta operación solo unos años después de la guerra: «En conjunto, [las operaciones] “Overlord” en Europa y “Forager” en el Pacífico representaron el mayor esfuerzo militar jamás realizado por Estados Unidos o cualquier otra nación en un determinado momento. Debería ser motivo de orgullo y felicitación para los estadounidenses y británicos que sus esfuerzos al unísono hicieran de junio de 1944 el mes más grande hasta entonces de la historia militar y naval, que simultáneamente fueran capaces de lanzar estas dos potentes expediciones de ultramar contra sus poderosos enemigos en el este y el oeste».[69]

Puede que Rokossovski y Kónev, que se abrieron paso cruzando el Dniéper contra

dos docenas de divisiones de la Wehrmacht, hubieran valorado esa hazaña de forma distinta, pero en el ámbito de la historia de las operaciones de guerra anfibia seguramente Morison estaba en lo cierto. Quizá, de manera apropiada, la sombra de la Real Infantería de Marina española estuviera presente en las Carolinas y las Marianas, dos archipiélagos que antaño fueron posesiones de Felipe II. Los aliados finalmente habían descubierto cómo desembarcar en una costa en poder del enemigo.

La guerra anfibia era el centro de todo, y en 1944 las operaciones de desembarco se volvieron cada vez más grandes y más ambiciosas. Consciente de que su Mando del Pacífico Sudoccidental estaba en peligro de verse relegado a un estatus secundario y decidido a encabezar el retorno estadounidense a las Filipinas, a partir de noviembre de 1943 (en Bougainville) MacArthur había empezado a acelerar el ritmo de su marcha, ignorando y aislando la gran base japonesa de Rabaul, y avanzando a saltos a lo largo de la costa norte de Nueva Guinea. Pero las fuerzas avanzadas bajo su mando no alcanzaron el extremo opuesto de aquella enorme isla hasta julio de 1944, y por entonces habían ocurrido muchas otras cosas, sobre todo en el escenario del Pacífico central.

El resto de la guerra del Pacífico consistió, pues, en un desarrollo de la potencia anfibia estadounidense contra la tenaz y suicida resistencia japonesa: en las Filipinas desde diciembre de 1944 hasta marzo de 1945, en Iwo Jima de febrero a marzo de 1945 y en Okinawa de abril a junio de 1945. El 7 de abril, los primeros P-51 Mustang de largo alcance despegaron de las bases de Iwo Jima como escoltas de los B-29 que atacaban las ciudades japonesas. En esa fase de la guerra, sin embargo, apenas había trabajo para esos cazas de vuelo a elevada altitud y largo alcance; los bombarderos arrasaban aquellas ciudades con total impunidad.

Con la rendición del Tercer Reich el 7 de mayo de 1945, la Segunda Guerra Mundial se convirtió, esencialmente, en una guerra anfibia contra Japón. Obviamente, las tropas del imperio británico bajo el mando de Slim penetraban a toda prisa en Rangún y se disponían a saltar hacia el sur, a Malasia y Singapur, y todavía habría que hacer limpieza en otras partes del Sudeste Asiático (Borneo, Mindanao…). La lucha proseguía con toda su intensidad en gran parte de la China continental. Los submarinos y los bombarderos de largo alcance estadounidenses hacían pedazos la economía japonesa. Pero la operación más importante desde el punto de vista estratégico tras la ocupación de Saipán y Guam fue la toma de Okinawa, que a continuación se convertiría en una enorme base avanzada para el ataque final sobre Japón. En un sentido más restringido, de índole operativa, también la campaña de Okinawa tuvo un carácter significativo y simbólico, lo cual justificó que Isley y Crowl sacaran partido de los numerosos contrastes entre este ataque desde el mar y el de los Dardanelos (véase el capítulo 4). Habían cambiado muchas cosas en la naturaleza de la guerra anfibia desde los desembarcos de Galípoli treinta veranos antes: las incursiones desde portaaviones, los bombardeos desde B-29, el equipamiento especial de las fuerzas de desembarco… Sin embargo, las dificultades

de siempre permanecían, sobre todo la de acceder a unas playas en posesión de un enemigo, como los turcos o los japoneses, decidido a no ceder terreno. Cuando finalizó oficialmente el combate, a últimos de junio, las víctimas estadounidenses en Okinawa ascendían a 49.000 hombres (12.500 muertos), con mucho las mayores pérdidas sufridas en una campaña en la guerra del Pacífico, y un sombrío presagio para Nimitz y MacArthur de lo que estaba por venir.

Mucho antes de que cesara el fuego en Okinawa, los planificadores estadounidenses se estaban ya preparando para la que habría de ser la mayor operación anfibia de todos los tiempos, la de las islas integrantes del territorio nacional de Japón, que posiblemente fuera a llevarse a cabo ya en noviembre de 1945. Las cifras correspondientes a este ataque iban a ser enormes, superando con creces a las de la Operación Overlord: alrededor de 500.000 hombres, distribuidos en cuatro gigantescos cuerpos de ejército, todos ellos estadounidenses, se estaban organizando para apoderarse de la vital isla meridional de Kyushu; a ellos les seguiría una fuerza anfibia aún mayor contra la región de Tokio a comienzos de la primavera de 1946. Para tal fin, la mayoría de las unidades militares, buques de guerra y escuadrones aéreos estadounidenses que habían luchado en el escenario europeo se dirigían ahora al Pacífico. Finalmente resultaría que aquellos ataques desde el mar no serían necesarios. Las bombas atómicas lanzadas sobre Hiroshima (el 6 de agosto) y Nagasaki (el 9 de agosto) forzaron la finalización de la guerra del Pacífico. Para los millones de soldados estadounidenses, y para las unidades —menos nutridas— australianas, británicas, canadienses, holandesas, francesas, indias y neozelandesas que ya estaban en Extremo Oriente o iban de camino hacia allí, el alivio que sintieron ante el final de la guerra fue palpable; casi todas las memorias del conflicto mencionan ese sentimiento, el lento descenso de la tensión. Los combatientes de los países occidentales ya habían vivido bastante la experiencia de verse arrojados a una costa hostil. Era hora de volver a casa.

IDEAS GENERALES

La toma de las Marianas a mediados de 1944 no fue solo un paso más en la guerra de Estados Unidos en el Pacífico, o simplemente una agradable coincidencia con la invasión de Normandía. En términos estratégicos, fue la clave de la campaña del Pacífico central y un avance mucho más significativo hacia la derrota de Japón que ninguna otra acción emprendida en este enorme escenario. Y ello porque fueron los territorios de las Marianas —Saipán, Guam y, sobre todo, la anodina y llana isla de Tinian— los que proporcionaron a la fuerza aérea estadounidense un enorme e indestructible «portaaviones» desde el que aniquilar las industrias y ciudades de Japón. Pocas cosas más hubo en el Pacífico que tuvieran consecuencias tan positivas. Conservar Hawái tuvo consecuencias, por la razón obvia de que prácticamente todo habría de pasar por allí. Midway y Guadalcanal las tuvieron en 1942, puesto que fue

allí donde se puso freno al expansionismo, respectivamente, de la marina y el ejército japoneses. También Tarawa las tuvo a finales de 1943, en este caso negativas, ya que enseñó a Estados Unidos los verdaderos costes y posibilidades de las operaciones anfibias. Pero la toma de las Marianas fue un verdadero punto de inflexión, más comparable a Normandía o a Stalingrado-Kursk que a las batallas por Egipto, Sicilia y Roma.

Obviamente, el hecho de apoderarse de aquellas islas en junio de 1944 no significó que la guerra contra Japón hubiera terminado. Todavía habrían de producirse numerosos acontecimientos en los trece meses que siguieron: el ataque a las Filipinas; las enormes, desperdigadas e intensas batallas del golfo de Leyte, Iwo Jima y Okinawa, y el implacable bombardeo de las ciudades y la industria japonesas, que culminaría en el lanzamiento de las dos bombas atómicas en agosto de 1945. Sin embargo, una gran parte de todo esto habría resultado considerablemente más difícil, o quizá incluso totalmente inviable, de no haber contado con las bases de las Marianas. Cuando Mussolini se enteró de los desembarcos angloamericanos en Italia, afirmó en una frase que se haría célebre: «La historia nos ha agarrado por el cuello». Lo mismo cabría decir de la toma de las Marianas por parte de las tropas estadounidenses. Tras tener noticia de la pérdida de aquellas islas y del daño irreparable infligido a sus fuerzas aéreas y navales en Rabaul y en la batalla del Mar de Filipinas, el gabinete japonés dimitió en pleno. Había llegado el momento de irse, y, para algunos líderes japoneses, incluso de comunicarse en secreto con Moscú con respecto a los términos de la rendición.

Recientemente, el estudioso James B. Wood ha planteado la cuestión de si la derrota era o no inevitable. Su juicioso libro complementa gran parte del análisis presentado en las páginas anteriores, aunque desde una perspectiva japonesa. Por «derrota», Wood no se refiere al absoluto descalabro de agosto de 1945; más bien se pregunta si los líderes japoneses, aplicando políticas distintas, no podrían haber dejado a Tokio con un «círculo» de posesiones interiores, una economía razonablemente autosuficiente y la continuidad de su estatus de gran potencia, alcanzando de ese modo una solución razonablemente cercana a la deseada por el almirante Yamamoto. [70]

Así, Wood repasa meticulosamente la pertinente lista: ¿y si la armada japonesa hubiera escoltado a su marina mercante desde el principio?, ¿y si hubiera desplegado sus formidables submarinos para cortar las comunicaciones comerciales aliadas?, ¿y si hubiera prestado todavía más atención a las fuerzas aeronavales y menos a los acorazados?, ¿y si el Cuartel General Imperial hubiera comprendido que no podía conquistar casi una cuarta parte de Asia y el Pacífico con solo una docena de divisiones?, ¿y si, sobre todo, Japón se hubiera contentado con crear un círculo defensivo interior realmente formidable (de las Marianas a las Filipinas y a Borneo)

en lugar de avanzar arrogantemente hacia las Midway, las Aleutianas, las Salomón, Australia y el nordeste de la India? Al fin y al cabo, de no haber sufrido un castigo tan duro en los dos o tres primeros años de la guerra por tratar de defender sus baluartes exteriores, ¿no habría podido conservar la capacidad de rechazar los ataques estadounidenses hasta el punto de posibilitar algún acuerdo para evitar una «guerra total», como había sido habitual en todos los conflictos de los siglos XVIII y XIX que implicaban a grandes potencias? ¿Por qué no seguir esa opción, con tácticas políticas y operativas más inteligentes?

Wood plantea una serie de preguntas importantes, y su trabajo ha obtenido un merecido respeto. Pero la respuesta a ellas es forzosamente negativa. Una vez que los estadounidenses fueron atacados a traición en Pearl Harbor, ya no hubo vuelta atrás para ellos, ni solución de compromiso posible; nada que no fuera la rendición incondicional de la nación agresora. Japón, que solamente contaba con sus aviones, sus buques de guerra y sus divisiones del ejército en primera línea, a los que consideraba sumamente fuertes, había decidido atacar a un país que tenía un poder económico diez veces superior (en términos de PNB), pero que todavía no se había movilizado para la guerra total. Cuando dicho país concentrara todas sus energías, se produciría la derrota de Japón, puesto que Estados Unidos no tenía ninguna razón para alcanzar un acuerdo. Curiosamente, eso era algo que sabían tanto Yamamoto como Churchill. El primero habló de Estados Unidos como «un gigante dormido, todavía por despertar», mientras que el primer ministro británico se referiría afectuosamente al país como «una gigantesca caldera industrial» cuyo fuego todavía no se había avivado del todo.

Pero una gigantesca capacidad productiva significa poco en tiempos de guerra a menos que se sepa aprovechar y que sus recursos se dirijan a los lugares correctos. La producción total de acero no significa nada en absoluto hasta que esta se encauza hacia la fabricación de los bien diseñados portaaviones de la clase *Essex*. El aluminio, el caucho y el cobre no valen de nada hasta que se asignan al programa de construcción del B-29. Los trabajadores cualificados nada significan hasta que Ben Moreell los organiza. Las barcazas de fondo plano que navegan por los Everglades de Florida de nada valen hasta que los marines las convierten en lanchas de desembarco. Los torpedos más sofisticados no significan nada hasta que alguien descubre por qué no funcionan y soluciona el problema. Las operaciones con portaaviones de largo alcance no sirven de nada mientras no hay buques cisterna de largo alcance. Alguien —alguna organización, algún equipo al que se le dé carta blanca para experimentar— tiene que encontrar las soluciones y luego ponerlas en práctica.

Conclusión

La resolución de problemas en la historia

Prisioneros de guerra alemanes marchando por las calles de Moscú en julio de 1944.

El 17 de julio de 1944, una enorme fuerza de alrededor de 57.000 soldados alemanes marchó, en columnas de veinte en fondo, por las principales calles de Moscú.

La fotografía de esta dramática escena sin duda recuerda a quienes la observan la marcha similar de las unidades de la Wehrmacht a través del Arco de Triunfo de París cuatro veranos antes. Pero si nos fijamos con más detalle, veremos que esta no era la realización del sueño de Hitler, sino la calculada venganza de Stalin.

Cuando los emperadores romanos derrotaron a las tribus germánicas, llevaron a los cautivos a la capital imperial para dar al enfervorizado pueblo la prueba física de la gran victoria. Lo mismo ocurrió en Moscú en julio de 1944. Los 57.000 soldados que entonces desfilaron, cuidadosamente custodiados a ambos lados por fusileros rusos, eran los supervivientes del IV Ejército alemán, que había sido aplastado, rodeado y sometido a la *Kesselschlacht* durante la Operación Bagratión. Los bárbaros alemanes fueron exhibidos nuevamente, para su plena humillación, antes de ser ejecutados o enviados al cautiverio.

Nunca habría masas de japoneses exhibidas de aquel modo, dado que muy pocos de ellos se rindieron, y además los ejércitos de Estados Unidos y de la Commonwealth prefirieron organizar sus propios desfiles de la victoria en Roma, París, Bruselas y las otras capitales recuperadas. Diferentes expresiones de triunfo con un mismo significado. En junio de 1944, cuando se produjo el desmoronamiento de los perímetros del Eje en cuatro escenarios bélicos distintos, ya no hubo duda alguna sobre el resultado de este titánico conflicto, y los vencedores pudieron

empezar a preparar las ceremonias de mayo y agosto de 1945.

Una forma de empezar a entender cómo los aliados occidentales convirtieron al fin la derrota en victoria es a través de una lectura detallada de los diarios del mariscal de campo lord Alanbrooke, el principal colaborador militar de Churchill durante la Segunda Guerra Mundial. Desde la gestión de la retirada de las divisiones del ejército británico a través de Dunkerque, tras la desastrosa batalla de Francia en junio de 1940, hasta su nombramiento como jefe del Estado Mayor Imperial; desde su participación en todas las conferencias angloamericanas importantes sobre la estrategia de la coalición hasta su examen de cómo sus preciadas fuerzas armadas británicas sufrieron tantas derrotas (Grecia/Creta, Tobruk, Singapur) antes del largo y difícil camino hacia la recuperación, Alanbrooke ha proporcionado a las generaciones posteriores un sincero relato de cómo la guerra fue pasando poco a poco de ser un triunfo del Eje a convertirse en una victoria aliada. Cuando en 1957 y 1959 el patriótico historiador sir Arthur Bryant preparó su edición en dos volúmenes de aquellos diarios —bajo el título de *The Turn of the Tide 1939—1943* («Cambian las tornas, 1939-1943») y *Triumph in the West 1943-1945* («Triunfo en Occidente 1943-1945»)—, el lector pudo ya apreciar la potencia intelectual de Alanbrooke y su capacidad para los juicios mordaces pero de gran calado.[1] Pero solo la publicación en 2001 de la edición, más extensa y aún más sincera (por no estar expurgada), de sus *War Diaries 1939-1945* («Diarios de guerra 1939-1945») permitiría captar más plenamente —por supuesto, desde la perspectiva del propio Alanbrooke— las numerosas y agotadoras exigencias de su tiempo: manejar al ejército, manejar a sus colegas del alto mando británico, manejar a los estadounidenses y, sobre todo, manejar a alguien tan veleidoso, difícil y brillante como su comandante en jefe, Winston Churchill.[2] Eran tiempos de auténticos capitanes, ciertamente.[3]

Sin embargo, lo que también resulta sorprendente de los diarios es la frecuencia con que Alanbrooke profundiza por debajo de la alta política de la guerra para preguntarse si la maquinaria y el personal eran lo bastante buenos para acabar derrotando al Eje. Quizá las experiencias de Dunkerque y Creta atormentaran su mente, ya que era evidente su constante preocupación por si los niveles intermedios de la creciente maquinaria del imperio británico podrían resistir las tremendas exigencias que se les imponían, y por si la Gran Alianza sería capaz de soportar nuevos reveses. Sus inquietudes (aunque nunca derrotistas) resultaron ser absolutamente inestimables, ya que disuadieron a Churchill de adoptar ideas extrañas sobre una invasión a gran escala del norte de Noruega, moderaron el poco realista deseo estadounidense de invadir Francia en 1943 y, sobre todo, establecieron una implacable y pragmática prueba de fuego para todas las nuevas operaciones propuestas: «¿Dónde será? ¿Puede hacerse? ¿Quién lo hará? ¿Hay suficientes fuerzas, equipamiento entrenamiento?». Aunque probablemente habría detestado la

comparación, Alanbrooke tenía un enfoque muy leninista de las cosas; la cuestión práctica de «quién y a quién» era esencial para él.

Finalmente resultó que se hizo todo lo que había que hacer, cumpliendo debidamente las directrices operativas de Casablanca, aunque con un elevado coste y con más de un revés en todos los escenarios bélicos. En medio del combate en tantas regiones del planeta, en tierra, mar y aire, debió de ser difícil identificar el momento en que se cambiaron las tornas, en que los reveses empezaron a ser menos y las victorias, más sencillas. Resulta significativo que hasta el 25 de julio de 1943 —cuando se rindió Mussolini, el Ejército Rojo se abrió paso a cañonazos en las inmediaciones de Orel y Patton tomó Palermo— Alanbrooke no se permitiera escribir en su diario privado nocturno que podría estar a punto de producirse «al menos un cambio del “fin del principio” al “principio del fin”».[4] Pese a ello, durante otro año entero todavía sentiría una profunda inquietud por los reveses de Italia, las derrotas de Birmania, la ineficacia de las campañas de bombardeo y la planeada invasión de Francia en la que él creía que podría ser una fecha prematura. Al igual que a otro realista cauteloso, Eisenhower (véase el capítulo 4), hasta el último momento le preocuparía la posibilidad de que la operación de Normandía resultara un terrible y enorme desastre. Por lo tanto, en junio de 1944 constituiría un momento emotivo para Alanbrooke volver a pisar el mismo suelo francés del que él y sus divisiones de la Fuerza Expedicionaria Británica habían sido expulsados cuatro años antes.[5] Por entonces, incluso un hombre cauteloso, mordaz y poco dado a los sentimentalismos como él podía percibir que el final del conflicto estaba a la vista.

Entre esa fecha y agosto de 1945, aquella terrible guerra se cobraría muchas más víctimas militares y civiles. Aun así, es hora de pasar a efectuar algunas reflexiones generales acerca de cómo, cuándo y por qué se cambiaron las tornas en las cinco grandes campañas analizadas en estas páginas. En cada uno de los capítulos se ha tratado de revivir cómo vieron las cosas los solucionadores de problemas sin dar por sentado que iban a cambiarse las tornas. Ahora podemos examinar retrospectivamente todo el conjunto.

No puede extraerse de este análisis ningún argumento único o basado en una sola causa. Si hubiera que hacer algún juicio global, sería el de advertir contra nuestro instintivo deseo humano de simplificar. Las sociedades son organismos sumamente complejos. Y las guerras son empresas complejas. Los sistemas militares y las fuerzas armadas tienen millones de partes móviles, al igual que las economías modernas. También operan en muchos niveles. Así, aunque en tiempos de guerra una serie de factores clave como el liderazgo, la moral y el fervor nacional e ideológico son definitivamente importantes, se trata de elementos intangibles antes que mensurables, y cualquier discusión acerca del factor «cómo» no puede mantenerse en ese nivel. Además, todos los años, sorprendentemente, aparecen nuevas fuentes documentales, junto con nuevas ideas, controversias y enfoques, que deberían obligarnos a replantear supuestos previos.

Muchos estudiosos tienden a dividirse entre «unicistas» y «multicistas»; esto es, los que identifican una única causa primordial de lo que sucede y quienes solo ven confusión o innumerables partes.[6] El segundo planteamiento suele aparecer en forma general o de manual (es decir, en que todo está incluido); el primero, en algún trabajo estrecho de miras con un título sensacionalista (como «El arma que ganó la guerra»). Ninguno de los dos resulta muy satisfactorio. Seguramente es posible ofrecer un análisis de cómo en la Segunda Guerra Mundial se cambiaron las tornas en favor de los aliados sin afirmar que existe una única razón o sin ofrecer un relato aséptico en el que se mencione todo. Tiene sentido pensar que algunas partes escogidas del relato tienen una mayor capacidad explicativa que otras. En este análisis de cómo se fue acentuando el predominio aliado durante los dieciocho meses centrales del conflicto, entre enero de 1943 y junio-julio de 1944, se ha realizado ese proceso selectivo. No todas las contribuciones a la victoria aliada cuentan por igual. Las afirmaciones de que ciertos métodos nuevos, batallas, individuos u organizaciones resultaron vitales para la victoria hay que demostrarlas.

Las conclusiones que siguen no se han estructurado en una jerarquía rígida, aunque el orden de los temas y reflexiones avanza hacia un pequeño número de factores clave que explican cómo se ganó esta guerra concreta. Ello desplaza otras explicaciones a una posición que ayuda al lector a ver dónde fueron importantes, pero también dónde no lo fueron. Cuando empecé este libro, hace cuatro años, no preveía esta ordenación de las causas de las victorias aliadas. Sin embargo, el factor determinante clave fue sencillo en todo momento: este nuevo dispositivo, organización o nueva forma de armamento, ¿sirvió realmente para ganar batallas?, y ¿puede demostrarse ese hecho en la práctica? Aunque después los estudiosos supusieran que un nuevo invento fue decisivo simplemente porque siguió en funcionamiento, eso no bastaba.

Un buen ejemplo de ello es el relativo al papel desempeñado por la inteligencia a la hora de ganar la guerra, sobre todo en vista de la enorme atención de la que ha sido objeto este tema durante las cuatro últimas décadas. Tan voluminosa es hoy día la bibliografía sobre la inteligencia en la Segunda Guerra Mundial que inicialmente di por supuesto que resultaba apropiado incluir en el índice preliminar de este libro un sexto capítulo titulado «Cómo ganar la guerra de la inteligencia». Pero entonces ocurrieron dos cosas. La primera fue que poco a poco se hizo evidente que no tenía más sentido aislar la inteligencia en un solo capítulo de lo que podría tenerlo aislar la logística, o la ciencia y la tecnología. Todas ellas reclamaban un importante papel en la definitiva victoria aliada en la Segunda Guerra Mundial, pero la única forma de medir su verdadera importancia —en lugar de tragarse las aseveraciones de sus partidarios— era integrarlas en la historia y el análisis de cada una de las cinco campañas paralelas que conforman este libro. Reivindicar un asombroso «avance en materia de inteligencia» que cambió el curso del conflicto sin mostrar dónde funcionó realmente en los campos de batalla es tan poco riguroso como afirmar que una nueva

arma transformó una campaña sin demostrar que realmente lo hizo.[np47]

Cuando uno trata de integrar la dimensión oculta de la inteligencia en la historia de cómo se cambiaron las tornas, emerge un panorama muy heterogéneo o, lisa y llanamente, confuso. Y ello porque en realidad la utilidad de la inteligencia varió de un escenario bélico a otro, de un cuerpo a otro y de un año a otro. La inteligencia resultó valiosa en un combate, pero de ningún valor concreto en otro. No hay modo alguno de amalgamar los numerosos estudios de caso en una interpretación completa, y a mi juicio sigue siendo un auténtico misterio por qué un estudioso tan profesional como sir Harry Hinsley pudo aventurar la opinión de que probablemente Ultra acortó la guerra hasta tres años.[7] Eso es indemostrable.

Algo que sí emerge del estudio de la inteligencia en la guerra de 1939-1945 es, con toda franqueza, el predominio de los fallos de inteligencia. La letanía probablemente se inicia en 1939-1940, con la absoluta subestimación por parte del Ejército Rojo de la capacidad de resistencia finlandesa, los fallos de la inteligencia británica en relación con la campaña de Noruega y la completa ignorancia francesa de lo que estaba a punto de suceder en las Ardenas en mayo de 1940. Añádanse a ello la rotunda negativa de Stalin a escuchartodas las advertencias de inteligencia sobre la Operación Barbarroja y, en una categoría distinta, la ceguera estadounidense para comprender que se preparaba un ataque contra Pearl Harbor, y es posible que 1941 fuera el año con el mayor número de fallos de inteligencia de toda la guerra. Luego llegaron los errores tremendamente costosos de la inteligencia de la Wehrmacht al no prever el cerco de Stalingrado por el Ejército Rojo en 1942, el movimiento de tenaza inverso de Kursk en 1943 y la ofensiva central de la Operación Bagratión en 1944, tres graves fallos sin equivalente alguno.

Y la lista continúa. Los prejuicios de MacArthur contra la inteligencia de fuentes navales estaban abocados a afectar al potencial de los mensajes enemigos descifrados por los brillantes equipos de los sistemas Magic y Purple.[8] No hubo ninguna evaluación realista aliada de con cuánta fuerza contraatacaría el ejército alemán en Salerno y Anzio o en la batalla de las Ardenas; era como si nadie en la inteligencia militar angloamericana hubiera sabido que combatir contra una división de las Waffen-SS era una tarea muy ardua. La advertencia de Brian Urquhart de que las unidades de paracaidistas de Arnhem iban a tomar tierra justo donde había desplegados curtidos regimientos alemanes fue ignorada. Tal incompetencia estaba muy extendida. El Cuartel General Imperial de Tokio se dejó engañar repetidamente por las múltiples rutas de avance estadounidenses a través del Pacífico, aunque, seguramente, cualquiera que hubiera jugado a un juego de mesa relativamente complejo habría podido percibir que la contraofensiva podría realizarse a lo largo de varias rutas cambiantes. Puede que el último ejemplo sea el más importante de todos: hubo, obviamente, fabulosos avances tecnológicos realizados durante la guerra en este ámbito, sobre todo en desciframiento e inteligencia de señales, pero eso no daba automáticamente una ventaja conducente a la victoria en una batalla o una campaña.

Hasta el sistema Ultra era imperfecto; desde luego, fue muchísimo mejor tenerlo que no tenerlo, pero por la propia naturaleza de la guerra de inteligencia con Alemania solo podía producir resultados heterogéneos, no milagros.

En cambio, los éxitos —esto es, los grandes avances que dieron lugar a victorias demostrables en el campo de batalla que acortaron el curso de la guerra, lo cual constituye la verdadera prueba de fuego— conforman una breve lista.[9] La batalla de Midway —en la que se sabía dónde se hallaban los portaaviones japoneses, se le ocultó la propia posición al enemigo y luego se supo organizar a las propias fuerzas en consecuencia— sin duda pasa el examen. Pero ¿cuáles más? Varias de las victorias de la marina británica sobre la flota italiana en combates en el Mediterráneo se produjeron porque los ingleses conocían la posición de su enemigo, y el hundimiento del *Scharnhorst* más al norte, en diciembre de 1943, fue un claro triunfo de los sistemas de detección británicos. Ese mismo año, la capacidad de detectar y luego hundir submarinos alemanes distantes era potencialmente un buen uso de la inteligencia, a condición de que el gran historial inicial de éxitos no comprometiera el propio sistema de detección, que se veía amenazado por los ataques demasiado entusiastas de la marina estadounidense contra los lugares de encuentro de los submarinos alemanes en el Atlántico. La inteligencia militar soviética fue mejorando cada vez más a lo largo de 1944, pero también lo hicieron el Ejército Rojo y la fuerza aérea en su conjunto. Así, una vez más, uno se ve llevado de nuevo a la pregunta esencial: ¿dónde puede mostrarse que el conocimiento previo de las fuerzas e intenciones del enemigo ha tenido un impacto militar? En general, y por más que pueda concederse sin dificultad que el rendimiento aliado en materia de inteligencia fue mejor que el del Eje, resulta más fácil demostrar dónde una buena logística ayudó a ganar la guerra que señalar dónde la inteligencia condujo a la victoria.[10]

Una sorpresa más positiva fue la evidencia repetida de la clara interconexión de los cinco relatos. Aunque la introducción sugiriera que un éxito o fracaso aliado en una campaña tendrían consecuencias en otras partes, uno de mis primeros supuestos fue que este libro estaría integrado por cinco relatos paralelos y esencialmente autónomos, recogiendo de vez en cuando los vínculos entre, pongamos por caso, la campaña contra los submarinos alemanes y los desembarcos de Sicilia, o entre la Operación Bagratión y Normandía. Además, las historias sobre la guerra en cualquier escenario concreto, incluso aquellas tan brillantes como los libros de Atkinson sobre la actuación del ejército estadounidense en el Mediterráneo, focalizan más la atención del lector, proporcionándonos una perspectiva aún menor de cara a entender lo que ocurre en otras partes en la misma fase de la guerra.

Solo después de haber esbozado varios capítulos me pareció evidente que, por ejemplo, habría que examinar los frenéticos malabarismos de la Wehrmacht y la Luftwaffe al mover divisiones y grupos aéreos de Francia a Rusia y al Mediterráneo, y luego a la inversa, tal como explicamos en los capítulos 2, 3 y 4; observar mejor de qué forma la lucha británica por las vías marítimas del Atlántico y el Ártico, junto

con la campaña de bombardeo estratégico contra Alemania, encajaban con las batallas defensivas y ofensivas del Ejército Rojo en el este, y explicar con más detalle cómo las excesivas asignaciones de divisiones del ejército al centro y el sur de China por parte del alto mando japonés socavaron su capacidad para resistir en el Pacífico. Pero los historiadores de campañas concretas raras veces conectan las partes, y menos aún en —y entre— los cinco grandes escenarios bélicos aquí cubiertos. Con este ejercicio comparativo se adquiere una mejor comprensión de las enormes tareas que afrontan los gobiernos que deben gestionar un gran conflicto multidimensional, además de poder apreciar mucho mejor cómo los líderes de anteriores guerras se vieron involucrados en esa misma clase de malabarismos.[np48]

Algunas de las grandes potencias de la guerra tuvieron menos necesidad de conectar las partes que otras; y algunas la tuvieron, pero no lograron alcanzar el equilibrio y la coherencia satisfactorios. Los soviéticos no tuvieron ese problema de prioridades: negándose a entrar en la guerra de Extremo Oriente, se concentraron casi exclusivamente en derrotar al invasor nazi, y todo lo demás quedó prudente y terriblemente subordinado a dicho fin. Estados Unidos sí que afrontó su clásico dilema «Europa frente al Pacífico» en cuanto a prioridades y recursos, pero en 1943-1944 tendría la extraordinaria capacidad de llevar a cabo una gran ofensiva en ambos escenarios. Japón se vio atrapado atacando en demasiadas direcciones —China, Birmania, el Sudeste Asiático, Nueva Guinea, el Pacífico central— sin tener capacidad para hacerlo, y a la larga pagó el precio de aquella falta de concentración, así como de sus menguantes recursos. Alemania practicó una estrategia multidimensional, pero el régimen de Hitler simplemente no podía prevalecer al mismo tiempo en la gran guerra del Atlántico, las gigantescas batallas aéreas sobre Europa y las enormes campañas terrestres en el Mediterráneo, el norte de África, los Balcanes y (sobre todo) Rusia, además de prepararse para la futura invasión angloamericana de Francia. Este fue, más que en ningún otro caso, el principal ejemplo de lo que en estas páginas hemos dado en llamar «extralimitación» (es decir, forzar las cosas al máximo, querer llevarlas demasiado lejos).

Si los ingleses lo hicieron bastante mejor, quizá se deba a que llevaban ya más de doscientos años realizando malabarismos con sus obligaciones globales, y sus sistemas de toma de decisiones habían llegado a ser razonablemente buenos en eso; pero durante el momento más bajo, en 1941-1942 —Grecia/Creta, Tobruk, Singapur, el Atlántico—, a muchos debió de parecerles que el viejo y desvencijado imperio se desvanecía. Durante toda la guerra, los líderes británicos supieron que estaban desbordados —una de las razones por las que los diarios de Alanbrooke son tan reveladores—, y eso, a su vez, explica por qué los planificadores de Whitehall se esforzaron tanto en ahorrar, en encontrar nuevas tecnologías que redujeran las futuras pérdidas de barcos, aviones y sobre todo hombres, y acogieron favorablemente las unidades de combatientes voluntarios y a los soldados de al menos una docena de otros países en sus propias fuerzas armadas. También explica por qué dieron tanta

importancia a conseguir que sus aliados estadounidenses vieran las cosas a la manera británica, y se alarmaron en las ocasiones en que sus primos, más poderosos y confiados (y a veces más ignorantes), prescindieron de ellos.[np49] Al final, Gran Bretaña terminó la guerra con el Eje germano-italiano completamente derrotado y Japón aplastado, pero también con ella y su imperio exhaustos de resultas de ello; hoy podemos ver que fatalmente.[11]

Resulta sorprendente que, aunque cada uno de estos cinco grandes actores tuviera una constitución peculiar, librando cada uno de ellos su propia guerra y haciéndolo en distintas esferas como el aire, el mar y la tierra, el resultado final que nos ocupa —es decir, el resultado en 1944— fuera tan uniforme, con la dura corteza del Eje resquebrajándose al mismo tiempo en cuatro escenarios distintos. Puede que Mark Clark se quejara justamente de que la llegada de sus ejércitos a Roma, el 4 de junio de 1944, apenas tuviera eco en la prensa mundial, pero en términos —y a efectos— prácticos la victoria aliada en la Italia central sería mucho menos significativa para la resolución final de la guerra que las otras tres casi simultáneas, es decir, la invasión de Normandía, la toma de las Marianas y el duro golpe de la Operación Bagratión.

¿Era esta, pues, solo una nueva forma de fatiga imperial? ¿Era simplemente que las maquinarias de guerra alemana y japonesa, que habían luchado con asombrosa ferocidad y eficacia durante tanto tiempo, se habían visto geográficamente desbordadas a causa de sus líderes y, en última instancia, se derrumbaron frente al poder material acumulado del imperio británico, Estados Unidos y la URSS? Las meras estadísticas ciertamente sugieren eso: en 1942 la Gran Alianza igualaba al Eje en términos de capacidad productiva, en 1943 empezaba a aventajarlo, y en 1944 ya era dominante.[12] Se tome el indicador que se tome como referencia —reservas de petróleo, producción de acero o fabricación de aviones—, los aliados iban claramente por delante.

Obviamente, sería estúpido negar la enorme importancia de la superioridad productiva de los aliados en 1943-1944. Si, en cambio, hubiera sido el Eje el que poseyera una capacidad productiva equivalente a 62.500 millones de dólares en 1943 y la Gran Alianza solo de 18.300 millones, sin duda no presupondríamos la derrota de Alemania y Japón. Pero el argumento que emerge de los anteriores capítulos es que estas simples disparidades productivas podían verse afectadas —y de hecho se veían en gran medida afectadas— por otras dos variables; a saber: el papel de la geografía (y su mayor o menor apreciación de ella por parte de los planificadores, diseñadores y responsables de tomar decisiones de los dos bandos) y —quizá la variable más importante de todas— la creación de sistemas de librar la guerra que contenían impresionantes dosis de realimentación, flexibilidad, capacidad de aprender de los propios errores y una «cultura del estímulo» (de la que hablaremos dentro de un momento), lo cual dio a los intermediarios en este tremendo conflicto libertad para experimentar, ofrecer ideas y opiniones, y cruzar las fronteras institucionales tradicionales.

Si esto es cierto, este trabajo ofrece una interpretación distinta de la aportada por la historiografía general de la Segunda Guerra Mundial, que tiende a asumir que la guerra se ganó esencialmente en la época de las batallas de Midway, El Alamein y Stalingrado. Intenta no caer en la tosca explicación económica determinista del resultado de la guerra y ofrecer algo más sutil. Viene aquí a la memoria la observación de Churchill de que la guerra se ganaría, y tenía que ganarse, mediante el «uso apropiado» de la fuerza. Las meras cifras no bastaban. Dotar a la RAF de varios miles de Lancaster más tenía poco sentido (como se quejó el primer ministro británico en septiembre de 1941) si el Mando de Bombardeo no era capaz de localizar sus objetivos. Construir miles de barcos mercantes no servía para ganar la guerra si no se encontraba la forma de derrotar a las grandes flotillas de submarinos de Dönitz en medio del Atlántico. Quintuplicar el tamaño del Cuerpo de Marines estadounidense servía de poco si no se podía encontrar un modo de desembarcar y avanzar en playas en poder del enemigo. Diez mil tanques T-34 eran simplemente un enorme montón de acero y cables hasta que alguien determinara cómo abastecerlos de gasolina, aceite y municiones. Uno se siente tentado de modificar la frase de Churchill para sugerir que la Segunda Guerra Mundial se ganó mediante «el uso inteligente» de una fuerza superior.

Este punto sobre la comprensión de los factores que afectaron a aquel conflicto global se vuelve aún más importante cuando uno considera de nuevo el papel crucial desempeñado por la geografía. El tamaño, la distancia y la topografía intervinieron en los cinco relatos aquí expuestos, al igual que constriñeron a los exhaustos combatientes que tuvieron que bregar con aquellos espacios. El capítulo 5 afirma explícitamente que versa sobre cómo vencer «la tiranía de la distancia» a través de las vastas extensiones del Pacífico, pero, a su propio modo, cada una de las campañas que cubren los otros cuatro capítulos puede verse como la lucha humana por obtener el control de grandes extensiones de aire, mar y tierra. La geografía moldeaba la estrategia. Claramente, en la campaña estadounidense contra Japón, por muy larga que fuera la ruta de retorno desde Hawái a través de las Gilbert, las Marshall, las Carolinas, las Marianas, Iwo Jima y Okinawa hasta las costas exteriores japonesas, el hecho era que esta seguía siendo la ruta más rápida para llegar a las aguas territoriales de Japón, y que la ofensiva de MacArthur a lo largo de la costa de Nueva Guinea constituía, geográficamente, una vía mucho menos obvia para llegar a la bahía de Tokio; por la misma razón, era imposible que los esfuerzos británicos en las selvas birmanas, por extraordinarios que fueran, asestaran un golpe decisivo.

También en otras partes la geografía influyó en los resultados. Esta no solo hizo viables los desembarcos de la Operación Antorcha, sino que muy probablemente también determinó su éxito; debido a su mayor facilidad de movimiento a través del agua, las divisiones anfibias angloamericanas pudieron llegar a las costas del norte de África mucho más fácilmente desde el Clyde, en Escocia, y desde Norfolk, en Virginia, que las pesadas divisiones de la reserva central de la Wehrmacht desde el

sur de Alemania o el oeste de Francia, por no hablar de Ucrania. Lo único que hacía falta era la protección naval de los rápidos convoyes de tropas aliados, de la que de hecho dispusieron. Obviamente, no habría rutas libres de submarinos alemanes hasta que se resolviera la gran pelea por el dominio de la franja central del océano. La brecha aérea existente en medio del Atlántico fue un problema espacial que durante tres años careció de solución militar-tecnológica, pero en junio de 1943 ya se había encontrado una. La lucha por encontrar un caza de largo alcance capaz de escoltar a los B-17 durante todo el trayecto de ida y vuelta a Praga llevó algo más de tiempo, pero en febrero de 1944 incluso a este problema se le había encontrado solución, gracias, no a la fuerza bruta, sino al ingenio humano y a la iniciativa mentalmente abierta. Por su parte, la geografía configuró la *Ostfeldzug* de un modo distinto: el ejército alemán se aventuró demasiado lejos en unas tierras inhóspitas, y pagó el precio en una campaña en que la primitiva fuerza material sin duda ayudó a contrarrestar a la sofisticación militar. Y en El Alamein, el legendario Afrika Korps hubo de vérselas con una guarnición imperial británica firmemente atrincherada en un momento en que Rommel se encontraba muy lejos de sus fuentes de aprovisionamiento, luchando contra un enemigo que durante muchas décadas se había esforzado en mantener unas extensas líneas de comunicación con Egipto. La conclusión es evidente: en este conflicto de grandes dimensiones, la distancia fue un elemento letal, o un factor decisivo de la victoria. Los sistemas bélicos de los aliados mejoraron drásticamente cuando estos empezaron a tomar plenamente en consideración este hecho.

En consecuencia, uno no deja de sorprenderse ante la incapacidad de las potencias del Eje para ver la Segunda Guerra Mundial como un gigantesco tablero de ajedrez geopolítico, y, en consecuencia, para apreciar la importancia estratégica de un pequeño número de enclaves (bases) cruciales que otorgaban a su poseedor una desproporcionada ventaja operativa.

El hecho de que el Cuartel General Imperial de Tokio pareciera renunciar a intentar tomar Hawái tras la batalla de Midway, cuando las fuerzas estadounidenses en el Pacífico eran todavía relativamente débiles, resulta asombroso. En comparación con las islas hawaianas, la adquisición de territorios tales como Nueva Guinea y Birmania era mera bagatela; en cualquier caso, a Japón le habrían caído igualmente del cielo como consecuencia de haber tomado primero el lugar estratégico más vital de todo el Pacífico. El hecho de que Hitler no se hiciera con Gibraltar —o, al menos, no persuadiera a Franco de que lo neutralizara— fue otra importante deficiencia, explicada quizá por su obsesión con la ofensiva oriental. Y también lo fue la incapacidad germano-italiana de destruir las bases aéreas y navales británicas en Malta. De haberse bloqueado las Columnas de Hércules, con Argelia en manos de la colaboracionista Vichy y Malta transformada en una gigantesca base de la Luftwaffe, ¿cuánto tiempo habría pasado antes de que cayera el propio Egipto?

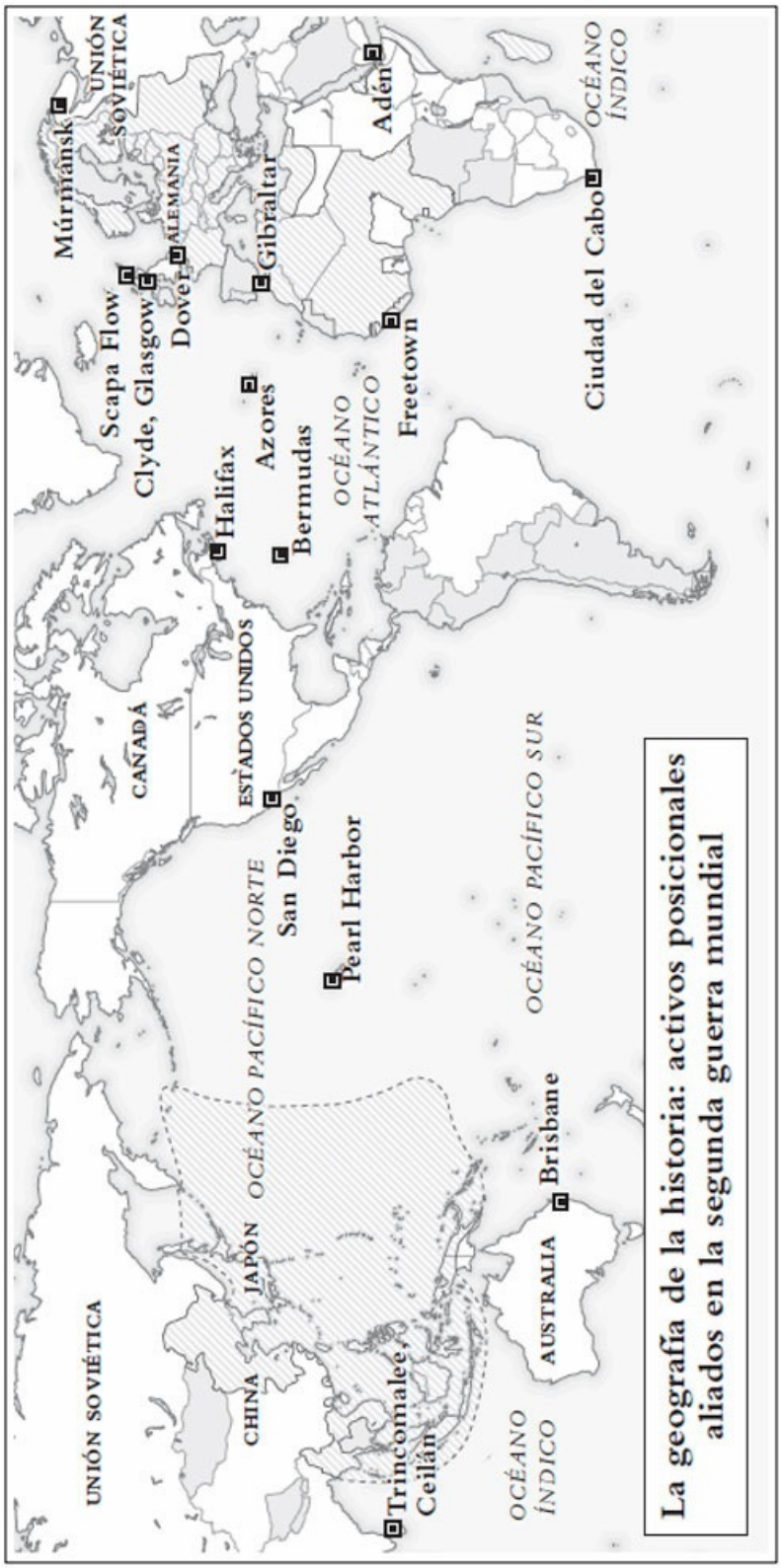
En conjunto, el Eje malgastó sus enormes ventajas iniciales avanzando en

escenarios secundarios —los Balcanes, Birmania, el sur de China— y prestando mucha menos atención a los objetivos realmente cruciales. La estrategia de Hitler en el frente oriental posiblemente sea el ejemplo más notorio de todos. Avanzar al mismo tiempo hacia Leningrado, en el norte, Moscú, en el centro, y Stalingrado, el Donets y el Cáucaso, en el sur, era militarmente absurdo. Sin duda Moscú era el premio gordo, incluso en un sentido negativo; es decir, que aunque una plena ocupación de dicha ciudad posiblemente no garantizaba la ansiada victoria rápida —sin duda el Politburó, aun sin Stalin, podría haberse trasladado al este para continuar la lucha—, lo cierto es que el hecho de que los alemanes no tomaran la capital soviética aseguró que la guerra continuara. El estudioso de todo esto tiene la sensación de que, irónicamente, tanto el mando de la Wehrmacht como los generales japoneses, tan influidos por Prusia, habían olvidado la importancia que daba Clausewitz a concentrarse en los *Schwerpunkte* («los centros de gravedad», o «puntos clave») del enemigo, y habían pagado el más alto precio por ese olvido. Hace muchos años, Correlli Barnett sugirió que los resultados de las batallas militares, y de las guerras en su conjunto, podían verse como «el gran auditor de las instituciones».[13] El presente estudio reafirma esa idea.

El último punto que emerge de esta investigación acerca de cómo se ganó la guerra tiene que ver con la difícil y quizá intangible cuestión de lo que podría denominarse «la cultura del estímulo», o la cultura de la innovación. Todas las enormes y orquestadas maquinarias bélicas del conflicto —las de Gran Bretaña, Estados Unidos, Alemania, Japón y la Unión Soviética— se esforzaron, como es lógico, tanto en defender sus posiciones como en avanzar para derrotar a sus enemigos. Eso es una obviedad. Pero la cuestión más interesante para este libro ha sido la del cómo: ¿cómo es que algunos de esos sistemas político-militares resultaron más eficaces que otros? Buena parte de la respuesta ha de ser forzosamente que los sistemas exitosos lo fueron porque contaban con bucles de retroalimentación más inteligentes entre sus niveles superior, medio e inferior, porque fomentaron la iniciativa, la innovación y el ingenio, y porque alentaron a los solucionadores de problemas a abordar grandes contratiempos aparentemente insuperables.

Por supuesto, los máximos responsables marcaron la diferencia. Los líderes concretos, o los altos mandos concretos, revelaron diferencias de estilo muy marcadas. En eso los japoneses se llevaron la peor parte. Con un líder divinizado al que se mantenía al margen de la toma de decisiones estratégicas serias y la autoridad delegada en el ejército y la marina, estos dos cuerpos (una vez que Yamamoto fue defenestrado en abril de 1943) exhibirían una rigidez y una solidaridad clánica que de ningún modo podían hacer frente a los imaginativos contraataques estadounidenses que se desarrollaban en el Pacífico. Hitler y Stalin eran, como han señalado muchos historiadores, muy similares en su obsesión por el control, con la diferencia crucial de que el líder soviético empezó a relajar su férreo control en cuanto comprendió que contaba con un equipo de generales de primera categoría trabajando para él, mientras

que Hitler se fue volviendo cada vez más megalómano y paranoico, dejando muy poco margen de maniobra operativa a sus experimentados generales en campaña.[14] Básicamente, cuanto más lejos se hallaba un comandante del OKW —Guderian en el Sena, Rommel en el desierto, Kesselring en el sur de Italia, etcétera—, más libertad tenía para ejercer sus indudables capacidades en el frente de batalla.



LA GEOGRAFÍA DE LA HISTORIA: ACTIVOS POSICIONALES ALIADOS EN LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

MUNDIAL

La conflagración de 1937/1939-1945 fue la mayor guerra mundial de toda la historia hasta la fecha. Aparte de la guerra terrestre ruso-alemana, la victoria dependía del control de ciertas rutas marítimas clave, y de los puertos que albergaban las flotas y los aviones que controlaban las aguas. Mientras que el imperio británico y Estados Unidos tenían aquí una enorme ventaja, tanto los alemanes como los japoneses se hallaban en una situación geopolítica mucho más débil. En el mapa se destacan las bases navales aliadas más significativas durante la guerra.

Roosevelt y Churchill eran igualmente distintos. Parece que el presidente estadounidense tenía una fe tan inquebrantable en el poder de Estados Unidos que raras veces interfirió ni en lo relativo a los nombramientos ni en la planificación operativa. Una vez que los jefes militares estadounidenses, conmocionados, se vieron inducidos a entrar en la guerra, Roosevelt depositó una enorme fe en que Arnold (fuerza aérea), King (marina) y, sobre todo, Marshall (ejército de tierra) harían lo correcto, con su propio hombre de confianza, el almirante Leahy, actuando como jefe nominal del Estado Mayor Conjunto. La marina siempre ocupó un lugar especial en los sentimientos de Roosevelt, y su nombramiento de Ben Moreell para dirigir a los nuevos Seabees fue un golpe brillante. Pero, por lo demás, no parece que el presidente estadounidense desempeñara un papel activo o interfiriera en los nombramientos del cuerpo. ¿Por qué no dejar que George Marshall hiciera el trabajo duro de deshacerse de los generales fracasados al comienzo del conflicto, después del paso de Kasserine y en medio de las vacilaciones de Anzio?

Habría sido temperamentalmente imposible para el primer ministro británico ejercer aquel tipo de planteamiento de no intervención; el papel de sus cartas personales llevaba como encabezado el célebre eslogan de «¡Acción hoy!», y costó mucho esfuerzo (incluida, finalmente, la intervención del rey) lograr que el Día D no se presentara en persona en las playas de Normandía. A veces —y hubo muchas ocasiones, entre ellas Noruega, Dakar y las operaciones navales de Creta y Singapur—, llevó a Alanbrooke y a otros jefes británicos al borde de la desesperación y la dimisión, y ciertamente reemplazó a muchos generales en su búsqueda de un liderazgo eficaz en el frente de batalla. Aun así, hasta el malhumorado Alanbrooke admitiría con frecuencia que la imaginación, el impulso y la retórica del primer ministro eran indispensables en el esfuerzo bélico.

Hubo otro ámbito de este conflicto mundial en el que el entusiasmo y el aliento de Churchill fueron inestimables: a la hora de reconocer el talento, la iniciativa y, con franqueza, la heterodoxia de las personas, y de darles la posibilidad de demostrar su valía. Ya hemos mencionado en el capítulo 4 su reprobación del hecho de que se prescindiera de las aptitudes del general de división Percy Hobart porque «suscitaba controversias», y de hecho no es fácil ver de qué modo Hobart podría haber conseguido que sus extrañas ideas sobre tanques se convirtieran en toda una división

acorazada en el marco del conservador ejército británico sin la intervención del primer ministro. Fue Churchill quien sacó al almirante Ramsay de su retiro para que dirigiera la planificación anfibia del imperio, quien envió a Orde Wingate a Birmania para crear el cuerpo de operaciones especiales de los Chindits y quien organizó el retorno de sir Wilfrid Freeman a la administración encargada del diseño y la producción de aviones en el Ministerio del Aire. ¿Y quién sino el primer ministro, tras presenciar en persona los exitosos experimentos del DMWD con sus Erizos de disparo frontal, dio instrucciones al primer lord del mar a primera hora de la mañana siguiente para que se asignaran recursos a la nueva arma? La lista podría ampliarse, pero el hecho es que probablemente nunca hubo otro líder de guerra con su habilidad para descubrir talentos y su capacidad para inspirar y alentar. El hombre era único, pero nos dejó una lección muy clara: que sin un liderazgo audaz y digno de tal nombre, probablemente cualquier gran empresa fracasará.

No obstante, este concepto de una «cultura del estímulo» incluye algo más que los gustos y caprichos personales de líderes poderosos. A partir de 1919, al Cuerpo de Marines estadounidense, aunque muy mermado de recursos, se le dio suficiente libertad para desarrollar sus ideas sobre bases navales avanzadas en Micronesia. Los diseñadores de tanques (Koshkin) y aviones (Yákovlev) de Stalin, aunque aterrorizados por el «jefe», sabían que serían respaldados si desarrollaban armas capaces de matar a numerosos alemanes, y así consiguieron infinidad de recursos. Alguien en el sistema de desarrollo de armamento de la RAF consiguió que Ronnie Harker, que trabajaba en Rolls-Royce en Derby, fuera a Duxford en abril de 1942 para probar e informar sobre el caza P-51, y alguien en Rolls-Royce sabía cómo llegar a sir Wilfrid Freeman, en el Ministerio del Aire, y hacer mover los engranajes. A la vez, un comandante de caza como Donald Blakeslee sabía que podía acudir a su superior en la fuerza aérea, el general Doolittle, el cual, a su vez, sabía que podía acudir a Arnold y Lovett y conseguir que la deficiente política de la USAAF con respecto al destino del caza Mustang se modificara, con enormes consecuencias. De manera similar, se alentó a dos jóvenes estudiantes de posgrado de la Universidad de Birmingham a resolver el problema de construir un equipo de radar miniaturizado que no se desintegrara por la propia energía de su rayo pulsátil, y cuando lo consiguieron no se les dio la espalda. A partir de ahí, primero su profesor y luego Whitehall, Tizard, Vannevar Bush, los Laboratorios Bell y el MIT siguieron adelante, y finalmente la nueva tecnología ayudaría a hundir un gran número de submarinos alemanes. No fue cuestión de suerte; fue el resultado de un sistema superior.

Pero todo esto hubo de partir de alguna base. Y esa base fue un espacio, una cultura político-militar, que permitió avanzar en la resolución de problemas. Por razones que todavía resultan insondables, parece que Japón fracasó miserablemente en ese aspecto; sus impresionantes sistemas de armamento, como el caza Zero, los portaaviones del tipo *Akagi* y los acorazados de la clase *Yamato*, fueron todos ellos esencialmente creaciones y diseños de finales de la década de 1930, pero a partir de

esa fecha la capacidad de innovación del país al parecer se desvaneció. No hubo allí ningún equivalente moderno del Lancaster, el Mustang, los terroríficos escuadrones antisubmarinos de Walker, el radar miniaturizado o las máquinas de descifre, por no hablar de la bomba atómica. El Tercer Reich eligió un camino distinto y convirtió las capacidades tecnológicas de la Alemania anterior a los nazis en «superarmas» como los cohetes V-1 y V-2, el caza a reacción y el submarino equipado con schnorkel; pero ninguno de aquellos extraordinarios instrumentos podía ser eficaz en la guerra porque Alemania ya había cedido el dominio del mar y luego el del aire. Nadie en la Alemania nazi —ninguna organización de nivel intermedio, ni siquiera el propio Speer— había resuelto el problema de que los nuevos y supereficientes submarinos que se estaban fabricando en Bremen no podrían hacerse a la mar si primero no se encontraba una forma segura de transportar sus motores diésel desde el Ruhr, ya que los bombarderos aliados habían reventado todas las líneas férreas.

En este aspecto concreto, el de la mera eficacia a la hora de llevar material bélico y combatientes de un punto a otro, probablemente son los británicos quienes de nuevo se llevan la palma, indudablemente no debido a alguna clase de inteligencia innata, sino gracias a su larga experiencia organizativa y, a partir de 1940, a su clara conciencia de estar luchando con todas las probabilidades en contra, junto con la perspectiva de perder la guerra. Aquí, más que nunca, la necesidad aguzó el ingenio. Tenían que defender sus ciudades, transportar tropas por África a Egipto, apoyar a los griegos, mantener las fronteras de la India, conseguir que Estados Unidos entrara en la guerra y luego llevar el enorme potencial continental estadounidense al escenario europeo.[15] He ahí una nueva tarea para los solucionadores de problemas: ¿cómo organizarse exactamente para trasladar a dos millones de soldados estadounidenses, una vez llegados al Clyde, a una serie de bases en el sur de Inglaterra en preparación para el ataque de Normandía, cuando la mayoría de los trenes británicos se concentraban en el transporte de carbón a los altos hornos y acerías, cuya producción no podía detenerse? Finalmente quien lo hizo fue una organización integrada por personas que habían crecido aprendiéndose de memoria los horarios del ferrocarril como pasatiempo, mientras que los altos mandos dieron la solución por sentada porque confiaban en las capacidades de sus mandos intermedios. Como diría Churchill en una célebre frase al hablar de los puertos artificiales, no hay que preocuparse demasiado por los problemas, puesto que los problemas se solucionarán; es decir, que paso a paso se encontrará una vía de solución.

Hay otra forma de concebir esta historia de la resolución gradual de problemas, y proviene de un ejemplo muy reciente. En noviembre de 2011, cuando se dedicaban toda clase de tributos póstumos al «genio» y líder de Apple, Steve Jobs, apareció un intrigante artículo en el semanario *New Yorker*. Su autor, Malcolm Gladwell, argumentaba que Jobs no fue el inventor de una máquina o de una idea que cambió el mundo; pocos seres humanos llegan a serlo (excepto, quizá, Leonardo y Edison). Lejos de ello, fue un brillante adaptador de anteriores inventos más burdos e ideas

parciales de otras personas, que aprovechó, modificó y mejoró constantemente. Es decir, fue lo que en la jerga informática actual se conoce como *tweaker*,[np50] y su auténtico genio consistió en esforzarse en incrementar cada vez más la eficacia de los productos de su empresa.

Sin embargo, la del éxito de Steve Jobs no era una historia nueva. El advenimiento de la revolución industrial en la Gran Bretaña del siglo XVIII —posiblemente la revolución que mejor explica el auge de Occidente— se produjo precisamente porque ese país contaba con una plétora de *tweakers* en el marco de una cultura nacional que incentivaba el progreso:

> En 1779, Samuel Crompton, un genio retirado de Lancashire, inventó la [hiladora mecánica] *spinning mule*, que hizo posible la mecanización de la producción de algodón. Pero la verdadera ventaja de Inglaterra fue que tuvo a Henry Stokes, de Horwich, que añadió rodillos metálicos a la máquina, a James Hargreaves, de Tottington, que descubrió el modo de suavizar la aceleración y desaceleración de la rueca, a William Kelly, de Glasgow, que averiguó cómo aplicar fuerza hidráulica a la barra de arrastre, a John Kennedy, de Manchester, que adaptó la rueda para producir hilados finos, y, por último, a Richard Roberts, también de Manchester, un maestro de la mecánica de precisión y el *tweaker* de los *tweakers*. Él creó la *spinning mule* «automática», una variante rigurosa, veloz y fiable de la creación original de Crompton.[16]

Al lector que haya seguido la historia paralela de los cinco capítulos precedentes sin duda le llamará la atención la similitud. Porque, ¿acaso la historia de la evolución del tanque T-34 soviético, que pasó de ser un montón de metal mal diseñado y de escasa potencia a convertirse en un arma de guerra segura, rápida y mortífera, no fue la historia de una continua serie de reajustes (capítulo 3)? ¿Y no fue ese también el caso del gran bombardero estadounidense B-29, en cierto momento tan plagado de dificultades que llegó a proponerse su cancelación hasta que los equipos de Boeing resolvieron aquellos problemas (capítulo 5)? ¿Y qué hay de las milagrosas historias del P-51 Mustang (capítulo 2), los artilugios de Percy Hobart (capítulo 3) y un potente sistema de radar tan pequeño que pudo ser instalado en el morro de un avión de patrulla de largo alcance y cambiar el curso de la batalla del Atlántico (capítulo 1)? Cuando se juntan las piezas dispersas, todo encaja. Pero todos aquellos proyectos requirieron tiempo y apoyo.

Si estas observaciones sobre la cultura de la innovación son válidas, entonces las cinco historias peculiares y paralelas aquí narradas trasmiten un mensaje significativo y aplicable a otros ámbitos, a otras disciplinas, a otras grandes contiendas. Ello no significa que sean aplicables únicamente a conflictos militares a gran escala como las guerras napoleónicas o la guerra de Secesión estadounidense, aunque sin duda también servirían para esos casos; de hecho, cada uno de esos conflictos tiene sus propios y magníficos historiadores que han explicado cómo se ganó la guerra.[17] La argumentación de cualquiera de los cinco capítulos precedentes de este libro puede aplicarse a la enorme bibliografía y los numerosos debates en torno a lo que se ha dado en llamar «estudios acerca de la innovación militar».[18] Confío asimismo en

que las historias de casos concretos contribuyan a los numerosos textos sobre el plano operativo de la guerra y a los populares programas de televisión sobre «genios del diseño». Y también están relacionadas (algo reconocido plenamente en las notas) con los estudios más innovadores sobre la eficacia militar.

Por extensión, pues, cualquier mando intermedio o consultor administrativo inteligente del actual mundo de los negocios —o un presidente de empresa que lea mucho— puede reparar en las lecciones que plantean estas historias. De hecho, presumiblemente, hasta los gerentes de las mayores empresas del mundo no podrán por menos que maravillarse ante, pongamos por caso, la planificación y orquestación del almirante Ramsay de los cinco desembarcos simultáneos del Día D, y desear ser capaces de lograr al menos una décima parte de lo que él consiguió. En cierto modo, el fantasma del gran Peter Drucker está presente en las páginas de este libro, dado que todas sus numerosas obras versaban sobre cómo gestionar y organizar. Y es justo argumentar que nadie lo ha hecho nunca mejor que Ramsay y su equipo la mañana del 6 de junio de 1944.

En suma, ganar grandes guerras requiere siempre una organización superior, y ello, a su vez, requiere personas capaces de dirigir tales organizaciones, no con estrechez de miras, sino de la manera más competente y de un modo que permita a los extraños aportar nuevas ideas en la búsqueda de la victoria. Nada de esto pueden hacerlo los jefes por sí solos, por muy grande que sea su genio y por enorme que sea su energía. Tiene que haber un sistema de apoyo, una cultura del estímulo, bucles de retroalimentación eficientes, capacidad de aprender de los reveses, capacidad de conseguir que se hagan las cosas. Y todo eso debe hacerse de un modo que sea mejor que el del enemigo. De ese modo es como se ganan las guerras.

Así pues, el joven e inquisitivo trabajador alemán del poema de Brecht que citábamos al principio de este libro tenía razón al formular perplejo sus preguntas. ¿Quién hizo realmente que las cosas funcionaran para Alejandro, Julio César, Felipe II y Federico el Grande? ¿Acaso no fueron los mandos intermedios y los solucionadores de problemas? Con el debido respeto a las grandes contribuciones realizadas por los jefes y comandantes, por una parte, y a las realizadas por los soldados y marineros que tuvieron que cruzar las playas y patrullar los peligrosos mares durante la guerra de 1939-1945, por otra, tal es el argumento de este libro. Sin el personal intermedio, los que aquí hemos dado en llamar «intermediarios», y los sistemas que estos gestionaron, no se habría alcanzado la victoria. Sigue siendo desconcertante que hasta ahora se haya reconocido tan poco la labor de los solucionadores de problemas en la Segunda Guerra Mundial.

En cambio, Federico el Grande, siempre astuto en su forma de manejar las cosas, recompensó a sus generales, coroneles y mandos intermedios con títulos, honores y tierras (algunos de sus herederos, portadores de los mismos títulos aristocráticos, lucharían en la *Ostfeldzug* ciento ochenta años después, a las órdenes de un antiguo cabo austríaco al que despreciaban). El grupo de combatientes de Alejandro trasladó

su cuerpo hasta donde pudo, lo enterró y luego recibió los debidos honores en Macedonia. Felipe II no fue cicatero a la hora de recompensar a los que le habían servido fielmente y estaban dispuestos a seguir luchando por su divina causa pese al fracaso de su armada. Lo que le ocurrió al cocinero de Julio César no ha pasado a la historia, pero sin duda desempeñó su papel.

Ese mismo reconocimiento lo merece, indudablemente, el personal intermedio que transformó la Segunda Guerra Mundial, llevándola de los meros intentos de obstaculizar las agresiones del Eje en 1942 a los irreversibles avances aliados de 1943-1944 y, por ende, la aplastante victoria sobre Alemania y Japón. Es cierto que el mérito de algunas de esas personas, armas y organizaciones ha sido reconocido —como los logros de quienes crearon el caza de largo alcance P-51, los tanques especializados, el radar miniaturizado o los Seabees—, pero en general de una manera desigual y popularizada por los admiradores de un determinado aspecto de la guerra. Raras veces —por no decir ninguna— esos hilos individuales se han entrelazado en un tejido que mostrara cómo esos avances influyeron luego en las numerosas campañas que inclinaron la balanza en favor de los aliados durante las fases intermedias de este conflicto global. Aún más rara ha sido la comprensión de cómo a la labor de aquellos diversos solucionadores de problemas también ha de unírsele una mayor apreciación de la importancia de tener una «cultura del estímulo», a fin de asegurar que las meras declaraciones e intenciones estratégicas de los grandes líderes se conviertan en realidades y no se desvanezcan en medio de las tormentas de la guerra. Si ello es así, como se ha argumentado en las páginas de este libro, entonces hemos vivido con un gran vacío en nuestra comprensión de cómo se ganó la Segunda Guerra Mundial en sus años cruciales. Quizá el presente trabajo ayude a llenar un poco ese vacío.

Agradecimientos

Concebí inicialmente este libro en 2007, un año después de la publicación de mi historia de las Naciones Unidas, *El parlamento de la humanidad*. Con el apoyo de Random House en Nueva York y de Penguin en Londres, pasé a escribir en serio los capítulos 1, 2 y 4 durante un permiso de investigación de seis meses en Cambridge, en 2008. Mi regreso a la docencia, el asesoramiento y la recaudación de fondos a jornada completa en Yale me dejó pocas oportunidades para seguir escribiendo, pero en 2010 pude tomarme otro permiso de investigación en Cambridge, donde redacté los capítulos restantes, 3 y 5. La introducción y la conclusión las redacté en el otoño de ese mismo año, después de mi retorno a Yale. En el período siguiente traté de incorporar, o al menos de considerar en detalle, los comentarios y críticas de numerosos colegas académicos y de mis principales editores.

No hay modo alguno de que los académicos con cargos de responsabilidad y sobrecargados de obligaciones de hoy en día puedan entregarse a grandes investigaciones o a la escritura sin la ayuda de universidades y fundaciones dispuestas a respaldar tales empresas. Por lo tanto, en primer lugar debo dar las gracias a mi universidad, Yale, que no solo me proporcionó una base intelectual, recursos académicos y un notable y fructífero entorno universitario, sino que además me permitió disponer de algunos períodos para investigar y escribir en el extranjero. En este último aspecto, la acogida y la hospitalidad de las que fui objeto por parte de los colegas académicos y las instituciones universitarias de Cambridge fueron tan emotivas como esenciales. Sobre todo, estoy en deuda con el director y los colegas del St. John's College, que me proporcionaron ayuda y acomodo durante tres largas estancias; sin la generosidad de dicha institución, dudo que pudiera haber escrito este libro. También he contraído una deuda con el departamento IDEAS de la Escuela de Economía y Ciencias Políticas de Londres, que en 2008 me convirtió en su primer profesor visitante adscrito a la cátedra Philippe Roman, permitiéndome así la posibilidad tanto de ejercer la docencia como de proseguir con mis investigaciones y la redacción del libro. La generosidad de Roger Hertog me permitió juntar todas aquellas piezas.

Mis colegas de Yale, sobre todo John Gaddis y Charles Hill, toleran mis discursos sobre los aspectos prácticos de la guerra desde hace muchos años, y me permitieron inferir algunas de las ideas del libro de nuestra clase conjunta sobre gran estrategia. La misma tolerancia y estímulo mostraron los geniales Arne Westad y Michael Cox, de la Escuela de Economía de Londres. En cuanto al estímulo del personal académico y administrativo de Cambridge, bueno, no sé por dónde empezar, y estoy seguro de que me he olvidado un nombre o dos; Zara Steiner, Christopher Andrew, David Reynolds, Jonathan Haslam, Richard Drayton (ahora en Londres), Adam Tooze (ahora en Yale) y Brendan Sims, me hicieron todos ellos pensar y volver a pensar. Allan Packwood, del Archivo del Churchill College, fue una inmensa ayuda. En el St.

John's College, dos directores sucesivos, Richard Perham y Christopher Dobson, junto con los presidentes Jane Heal y Mark Nicholls, y, quizá especialmente, John Harris, experto naval a la vez que tesorero, fueron siempre de gran ayuda.

A medida que el tamaño de los materiales —publicados e inéditos— para este proyecto crecía y crecía, yo por mi parte contraía una deuda con un pequeño grupo de maravillosos ayudantes de investigación; Will Chou, Will Owen, Evan Wilson, Joyce Arnold, Elisabeth Leake, Gabriel Perlman, Isabel Marin y Daniel Hornung me han ayudado recopilando materiales de biblioteca, buscando en fuentes remotas y leyendo partes del borrador. Elisabeth fue también una correctora particularmente cruel y eficaz. Asimismo, Elizabeth Ralph me animó a reexaminar el capítulo 2 sobre la guerra aérea, y las investigaciones de Igor Biryukov sobre el capítulo 3 (el frente oriental) fueron inestimables. Durante el curso académico 2011-2012, Daniel Hornung se unió a Igor en su apoyo semanal a este proyecto. En las intensivas sesiones de trabajo del verano pasado, Isabel Marin y Sigrid von Wendel se unieron a Igor y a mí mismo en el «empujón» final. Comprobar los textos por última vez y reunir, bajo presión, los mapas, tablas e ilustraciones más convenientes, no es tarea fácil. Fue un perfecto trabajo de equipo, y se logró todo lo que se requería. Me dio el gran placer de trabajar con todas las personas mencionadas y aprender de ellas, algo que me recordó constantemente mi papel como ayudante de investigación de sir Basil Liddell hace solo cuarenta y tantos años, tarea que consistió en preparar los primeros borradores de los capítulos sobre la guerra del Pacífico, la batalla del Atlántico, la campaña de bombardeo estratégico y la segunda mitad de la lucha en Italia.

Varios colegas académicos fueron lo bastante amables como para dejar de lado su propio trabajo a fin de leer y criticar varios capítulos, o, como alternativa local, reunirse conmigo en el pub Granta de Cambridge para discutir acerca de hacia dónde iba este trabajo. Entre ellos figuran Kathy Barbier, Tami Biddle, Michael Coles, John Harris, Jonathan Haslam, John Hattendorf, Milan Hauner, David Kahn, Rich Muller, Geoffrey Parker, Andrew Preston, John Reeve, Nicholas Rodger y John Thompson. Estoy seguro de que sin querer me he dejado un nombre o dos.

También tuve la gran suerte de poder presentar algunas primeras ideas sobre este libro en varios entornos académicos estimulantes: la propia Yale, Cambridge, la Universidad Estatal de Ohio, el King's College de Londres (en la Conferencia Anual de Estudios de Guerra), la Academia de Guerra Naval, la Universidad de Duke, el Consejo de Relaciones Exteriores, la Universidad de Defensa Nacional y muchos otros lugares en los últimos tres años. La Sociedad de Historia Militar me invitó a presentar mis ideas en su conferencia de enero de 2009, en el marco del congreso anual de la Asociación Histórica Estadounidense, bajo el título de «La historia desde el nivel intermedio», que posteriormente se publicaría en la principal revista de la institución, el *Journal of Military History*. Esas mismas ideas también fueron presentadas en marzo de 2010, en una variante distinta organizada por el emprendedor Martin Lawrence, bajo la forma de la primera conferencia Lady Lucy

Houston de Cambridge, un magnífico tributo a aquella formidable dama cuya generosidad rescató del olvido al futuro Spitfire.

Este libro no pretende ser el único en el que se resalta la importancia de los aspectos prácticos de la guerra; ciertamente no es el primero que lo hace. Como otros trabajos con un tema ambicioso, se alza sobre los hombros de imponentes eruditos que antes exploraron el mismo terreno: de manera más general y distante, Martin van Creveld y el incomparable Geoffrey Parker, y en lo relativo concretamente a la Segunda Guerra Mundial, Rick Atkinson, Bruce Ellis, David Glantz, Richard Overy, Allan Millett y Williamson Murray, Marc Milner, Ronald Spector, Paddy Willmott y el extraordinario y ya fallecido John Erickson, un ingeniero reconvertido en historiador. Del mismo modo, tengo una deuda enorme con los eruditos que contribuyeron a las historias oficiales de la guerra en Estados Unidos, Gran Bretaña, Canadá y Alemania Occidental; muchos de esos volúmenes tienen cincuenta o sesenta años, pero su calidad se mantiene intacta.

También estoy en deuda con los titulares de los derechos de las numerosas ilustraciones que se incluyen en este trabajo. En los casos en que no hemos podido localizar a los titulares de dichos derechos, haremos todo lo posible por responder a tal información.

Las acuarelas marítimas incluidas entre las fotografías de este volumen fueron realizadas todas ellas por el incomparable artista Ian Marshall. Representan un preludio a su futuro libro ilustrado *Fighting Warships of World War II* («Buques de guerra de la Segunda Guerra Mundial»). Estoy en deuda con Ian por su gran generosidad.

Han pasado casi cuarenta años desde que me presentaron a Bruce Hunter, mi agente literario, cuyo sabio juicio e integridad me han guiado en tantos asuntos, y cuyo papel ha sido asumido ahora por el capacitado Andrew Gordon. Phyllis Westberg (Harold Ober) me guió a través del lado neoyorquino de las cosas, y Ania Corless, a través de todos los contratos internacionales. Mika Kasuga, de Random House, nos ayudó de verdad en los meses finales. Mis editores Will Murphy (Random House de Nueva York) y Stuart Proffitt (Penguin de Londres) han sido también guías ejemplares, de gran ayuda, firmes y muy, muy pacientes. Stuart me envió muchas veces de regreso al escritorio; espero que se note. Mi deuda con todos ellos no puede cuantificarse.

Tampoco mi deuda con mi familia, cuya mayor virtud ha sido la de ser aún más paciente. Me refiero sobre todo a Jim, John y Matthew; a Sophia; a Cinnamon, Catherine y Olivia, y a mi nieto Charlie Parker Kennedy, que ni siquiera estaba presente para volver la vida interesante cuando se inició este trabajo.

Mi mayor deuda es con la compañera que ha marchado, reído y llorado conmigo desde hace ya más de una década, y a quien va dedicado este libro.

New Haven, 2012

Bibliografía

OBSERVACIONES ESPECIALES

La bibliografía alfabética que sigue a continuación es básicamente del tipo habitual, pero me gustaría hacer varios comentarios sobre las fuentes de información utilizadas en este libro. El primero es con respecto a la conocida base de datos electrónica Wikipedia y otras similares. A muchos profesores universitarios les preocupan los aspectos incompletos o no verificables de las entradas, así como la excesiva confianza de sus alumnos en las fuentes electrónicas de fácil acceso por encima de la maravillosa experiencia de examinar detenidamente libros sacados de mohosos estantes de biblioteca y descubrir obras que han escapado a los imperfectos catálogos electrónicos. Entiendo muy bien esa postura. Pero debo confesar que me siento enormemente impresionado por algunas de las extensas, detalladas y eruditas (y anónimas) entradas de Wikipedia a las que aquí se hace referencia, en particular por las relacionadas con diversos aspectos de la guerra del Pacífico. Son entradas sustanciosas y muy bien documentadas, y quisiera rendir tributo a sus autores (o a su único autor, ya que muchas de ellas parecen obra de una misma persona). Muchas otras entradas de Wikipedia resultan, como se alega, bastante embarazosas de examinar.

También me gustaría reconocer mi gran deuda con los autores de determinados trabajos a los que a menudo los historiadores profesionales (titulados) aluden con desdén por haber sido escritos únicamente para «entusiastas de la historia militar». En realidad, no creo que pudiera haber escrito el presente volumen —desde luego, no con la profundidad que tiene— de no haber podido contar con numerosos títulos publicados por entidades como Osprey Press, Pen and Sword y otros notables editores de historia tecnológico-militar. Hace muchos años, el profesor Lawrence Stone, al revisar con generosidad un libro completamente alejado de sus gustos, observó que en la gran mansión de Clío hay muchos pasillos y muchos apartamentos, y que hay sitio para todos. Me gusta que así sea.

Finalmente, estoy en deuda con la extraordinaria calidad de tantas de las historias oficiales auspiciadas por los gobiernos nacionales o sus fuerzas armadas sobre los diversos aspectos de la Segunda Guerra Mundial, militares y civiles. Las redactadas por los historiadores estadounidenses, británicos y de la Commonwealth, algunas de ellas hace nada menos que sesenta años, son un tributo a su profesión; bien escritas, equilibradas y críticas (como, por ejemplo, las historias británicas y estadounidenses sobre sus propias campañas de bombardeo estratégico), constituyen un modelo de análisis objetivo. Y luego está la impresionante, y más reciente, historia oficial alemana, *Das Deutsche Reich und der Zweite Weltkrieg*, que lleva la erudición a un nuevo nivel. La presente bibliografía solo contiene títulos expresamente citados en

las notas, pero deseaba reconocer aquí mi gran deuda.

LIBROS

Alanbrooke, Field Marshal Lord, *War Diaries 1939 —1945*, ed. de A. Danchev y D. Todman, Londres, Weidenfeld & Nicolson, 2001.

Allen, L., *Burma: The Longest War, 1941 —1945*, Nueva York, St. Martin's, 1984.

Ambrose, S., *D-Day, June 6th, 1944*, Nueva York, Simon & Schuster, 1994. [Hay trad. cast.: *El Día D: La batalla culminante de la Segunda Guerra Mundial*, Barcelona, Círculo de Lectores, 2004.]

Atkinson, R., *An Army at Dawn: The War in North Africa, 1942 —1943*, Nueva York, Holt, 2002. [Hay trad. cast.: *Un ejército al amanecer. La guerra en el norte de África*, Barcelona, Crítica, 2004.]

—, *The Day of Battle: The War in Sicily and Italy, 1943 —1944*, Nueva York, Henry Holt, 2007. [Hay trad. cast.: *El día de la batalla. La guerra en Sicilia y en Italia, 1943-1944*, Barcelona, Crítica, 2007.]

Ballendorf, D. A., y M. Bartlett, *Pete Ellis: Amphibious Warfare Prophet 1880 —1923*, Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1997.

Barbier, M. K., *Kursk: The Greatest Tank Battle, 1943*, Leicestershire, Ian Allan Publishing, 2002.

—, *D-Day Deception: Operation Fortitude and the Normandy Invasion*, Westport (CT), Praeger, 2007.

Barnett, C., *The Swordbearers*, Londres, Eyre & Spottiswood, 1963.

—, *The Audit of War: The Illusion and Reality of Britain as a Great Nation*, Londres, Macmillan, 1986.

—, *Engage the Enemy More Closely: The Royal Navy in the Second World War*, Londres, Hodder & Stoughton, 1991.

Barnhart, M. A., *Japan Prepares for Total War: The Search for Economic Security, 1919 —1941*, Ithaca (NY), Cornell University Press, 1988.

Beach, E., *Submarine!*, Nueva York, Bantam, 1952.

Bekker, C., *The German Navy 1939 —1945*, Londres, Hamlyn, 1972.

Bendiger, E., *The Fall of Fortress*, Nueva York, Putnam, 1980.

Berger, C., *B29: The Superfortress*, Nueva York, Ballantine, 1970.

Bernstein, A., M. Knox y W. Murray, *The Making of Strategy: Rulers, States and War*, Cambridge, Cambridge University Press, 1994.

Bialer, S., ed., *Stalin and His Generals*, Londres, Souvenir Press, 1970. [Hay trad. cast.: *Los generales de Stalin*, Barcelona, Altaya, 2008.]

Bialer, U., *The Shadow of the Bomber: The Fear of Air Attack and British Politics 1932 —1939*, Londres, Royal Historical Society, 1980.

Biddle, Tami, *Rhetoric and Reality in Air Warfare: The Evolution of British and American Ideas About Strategic Bombing, 1914 —1945*, Princeton, Princeton

University Press, 2001.
Bidwell, S., *Gunners at War: A Tactical Study of the Royal Artillery in the Twentieth Century*, Nueva York, Arrow Books, 1972.
Birch, D., *Rolls-Royce and the Mustang*, Derby, Rolls-Royce Heritage Trust, 1987.
Blair, C., *Silent Victory*, 2 vols., Nueva York, Lippincott, 1975.
Brookes, A., *Air War over Russia*, Hersham (Surrey), Ian Allan, 2003.
Bryant, A., *The Turn of the Tide: 1939 —1943*, Londres, Doubleday, 1957.
—, *Triumph in the West, 1943 —1946*, Londres, Collins, 1959.
Bullock, A., *Hitler and Stalin: Parallel Lives*, Londres, HarperCollins, 1991. [Hay trad. cast.: *Hitler y Stalin. Vidas paralelas*, Barcelona, Plaza y Janés, 1994.]
Burchard, J., *Q. E. D.: MIT in World War II*, Nueva York, Wiley, 1948.
Calvert, J. F., *Silent Running: My Years on an Attack Submarine*, Nueva York, John Wiley, 1995.
Carell, P., *Hitler's War on Russia: The Story of the German Defeat in the East*, Sheridan, Aberdeen Books, 2002.
Carlyon, L. A., *Gallipoli*, Londres, Batsford, 1965.
Citino, R., *Death of the Wehrmacht: The German Campaigns of 1942*, Lawrence, University Press of Kansas, 2007. [Hay trad. cast.: *La muerte de la Wehrmacht. Las campañas de 1942*, Barcelona, Crítica, 2009.]
Clarke, I. F., *Voice Prophesizing War 1763 —1984*, Oxford, Oxford University Press, 1966.
Collier, B., *The Defense of the United Kingdom*, Londres, HMSO, 1957.
Cooper, M., *The German Air Force 1933 —1945: An Anatomy of Failure*, Londres, Jane's, 1981.
Corbett, J. S., *Some Principles of Maritime Strategy*, Londres, 1911.
Craven, W. F., y J. L. Cate, eds., *The Army Air Forces in World War II*, Chicago, University of Chicago Press, 1948-1958.
Cross, G. E., *Jonah's Feet Are Dry: The Experience of the 353rd Fighter Group During World War II*, Ipswich (Suffolk), Thunderbolt, 2001.
Cruikshank, C., *Deception in World War II*, Oxford, Oxford University Press, 1979.
D'Este, C., *World War II in the Mediterranean, 1942 —1945*, Chapel Hill (NC), Algonquin Books, 1990.
Danchev, A., *The Alchemist of War: The Life of Basil Liddell Hart*, Londres, Weidenfeld & Nicolson, 1988.
Deighton, L., *Fighter: The True Story of the Battle of Britain*, Londres, Pimlico, 1996.
Dupuy, T. N., *A Genius for War: The German Army and General Staff, 1807 —1945*, Fairfax (VA), Hero Books, 1984.
—, *Numbers, Prediction, and War: Using History to Evaluate Combat Factors and Predict the Outcome of Battles*, Fairfax (VA), Hero Books, 1985.
Earle, E. M., con G. A. Craig y F. Gilbert, *Makers of Modern Strategy: Military*

Thought from Machiavelli to Hitler, Princeton, Princeton University Press, 1971.
Edgerton, D., *Britain's War Machine: Weapons, Resources and Experts in the Second World War*, Londres, Allen Lane, 2011.
Eisenhower, D., *Eisenhower at War 1943 —1945*, Nueva York, Random House, 1986.
Ellis, B., *Brute Force: Allied Strategy and Tactics in the Second World War*, Nueva York, Viking, 1990.
Erickson, J., *The Road to Stalingrad: Stalin's War with Germany*, Londres, Weidenfeld & Nicolson, 1975.
—, *The Road to Berlin*, Londres, Weidenfeld & Nicolson, 1983.
Evans, R., *The Third Reich at War*, Nueva York, Penguin, 2008. [Hay trad. cast.: *El Tercer Reich en guerra (1939-1945)*, Barcelona, Península, 2011.]
Fergusson, B., *The Watery Maze: The Story of Combined Operations*, Londres, Collins, 1961.
Fissel, M. C., y D. J. B. Trim, eds., *Amphibious Warfare 1000 —1700: Commerce, State Formation and European Expansion*, Leiden, Brill, 2005.
Foot, M. R. D., *SOE: An Outline History of the Special Operations Executive, 1940 —1945*, Londres, BBC Publications, 1984.
Forczyk, R., *Erich von Manstein*, Oxford, Osprey, 2010.
Frankland, N., *The Bombing Offensive Against Germany*, Londres, Faber, 1965.
Furse, A., *Wilfrid Freeman: The Genius Behind Allied Survival and Air Supremacy 1939 —1945*, Staplehurst (Reino Unido), Spellmount Press, 1999.
Glancy, H., *Spitfire: The Biography*, Londres, Atlantic Books, 2006.
Glantz, D., *Colossus Reborn: The Red Army at War, 1941 —1943*, Westport (CT), Praeger, 1995.
Glantz, D., y J. House, *When Titans Clashed: How the Red Army Stopped Hitler*, Lawrence, University Press of Kansas, 1998.
—, *The Battle of Kursk*, Lawrence, University Press of Kansas, 2004.
Gollin, A., *No Longer an Island: Britain and the Wright Brothers 1902 —1909*, Londres, Heinemann, 1984.
Gretton, P., *Convoy Escort Commander*, Londres, Cassell, 1964.
—, *Crisis Convoy: The Story of the HX 231*, Londres, Naval Institute Press, 1974.
Gross, C., y M. Poslethwaite, *War in the Air: The World War Two Aviation Paintings of Mark Postlethwaite*, Marlborough (Reino Unido), Crowood Press, 2004.
Habeck, M. R., *Storm of Steel: The Development of Armor Doctrine in Germany and the Soviet Union, 1919 —1939*, Ithaca (NY), Cornell University Press, 2003.
Hackett, R., *Yamagata Arimoto and the Rise of Modern Japan 1838 —1922*, Cambridge (MA), Harvard University Press, 1971.
Hall, D. I., *Strategy for Victory: The Development of British Tactical Air Power, 1919 —1943*, Westport (CT), Praeger, 2008.
Hardesty, V., *Red Phoenix: The Rise of Soviet Power*, Minnetonka (MN), Olympic

Marketing Corp, 1982.
Harris, A., *Bomber Offensive*, Londres, Collins, 1947.
Hartcup, G., *The Effect of Science on the Second World War*, Londres, Macmillan, 2000.
Harvey-Bailey, A., *The Merlin in Perspective*, Derby, Rolls-Royce Heritage Trust, 1983.
Hastings, M., *Overlord*, Londres, Michael Joseph, 1984.
Hattaway, H., y A. Jones, *How the North Won: A Military History of the Civil War*, Champaign, University of Illinois Press, 1983.
Headrick, D., *Power over Peoples: Technology, Environments, and Western Imperialism, 1400 to the Present*, Princeton, Princeton University Press, 2010. [Hay trad. cast.: *El poder y el imperio. La tecnología y el imperialismo, de 1400 a la actualidad*, Barcelona, Crítica, 2011.]
Healy, M., *Kursk 1943: The Tide Turns in the East*, Oxford, Osprey Press, 1992. [Hay trad. cast.: *Kursk 1943. El rumbo cambia en el Este*, Madrid, Ediciones Prado, 1994.]
Heiber, H., ed., *Hitler and His Generals*, Nueva York, Enigma Press, 2003. [Hay trad. cast.: *Hitler y sus generales*, Barcelona, Crítica, 2004.]
Herman, A., *Freedom's Forge: How American Business Produced Victory in World War II*, Nueva York, Random House, 2012.
Hezlet, A., *The Electron and Sea Power*, Londres, C. Davies, 1975.
Higham, R., *Air Power: A Concise History*, Yuma (KS), Sunflower Press, 1984.
Hinsley, F. H. *et al.*, *British Intelligence in the Second World War*, 5 vols., Nueva York, Cambridge University Press, 1979-1990.
Hooton, E. R., *Eagle in Flames: The Fall of the Luftwaffe*, Londres, Arms and Armour Press, 1997.
Howard, M. E., *The Mediterranean Strategy in World War Two*, Londres, Weidenfeld & Nicolson, 1967.
—, *Grand Strategy*, Londres, HMSO, 1970.
—, *The Continental Commitment*, Londres, Maurice Temple Smith, 1972.
—, *Strategic Deception*, Londres, HMSO, 1990.
Howse, D., *Radar at Sea: The Royal Navy in World War 2*, Annapolis, US Naval Institute Press, 1993.
Hoyt, E. P., *The Destroyer Killer*, Nueva York, Pocket Books, 1989.
Iriye, A., *The Origins of the Second World War in Asia and the Pacific*, Londres, Longman, 1987.
Irving, D., *The Rise and Fall of the Luftwaffe: The Life of Luftwaffe Marshal Erhard Milch*, Londres, Weidenfeld & Nicolson, 1973.
Isley, J. A., y P. A. Crowl, *The U. S. Marines and Amphibious War: Its Theory, and its Pratice in the Pacific*, Princeton, Princeton University Press, 1951.
Jones, E. L., *The European Miracle*, Cambridge, Cambridge University Press, 1981.

Jones, T. C. G., *The Battle of Britain*, Londres, Frank Cass, 2000.
Keegan, J., *The Second World War*, Nueva York, Penguin, 1990.
Kennedy, P. M., *Strategy and Diplomacy 1870 —1945: Eight Studies*, Londres, Allen & Unwin, 1983.
—, *The Rise and Fall of the Great Powers*, Nueva York, Random House, 1987. [Hay trad. cast.: *Auge y caída de las grandes potencias*, Barcelona, Debolsillo, 2004.]
Kershaw, I., *Fateful Choices: Ten Decisions That Changed the World, 1940 —1941*, Londres, Penguin, 2007. [Hay trad. cast.: *Decisiones trascendentales. De Dunkerque a Pearl Harbour (1940-1941)*, Barcelona, Península, 2008.]
Kirby, S. W., *The War Against Japan*, Londres, HMSO, 1957-1969.
Liddell Hart, B. H., *The British Way in Warfare*, Londres, Faber and Faber, 1932.
—, *History of the Second World War*, Londres, Cassell's, 1970. [Hay trad. cast.: *Historia de la Segunda Guerra Mundial*, Barcelona, Caralt, 2006.]
Ludwig, P., *P-51 Mustang: Development of the Long-Range Escort Fighter*, Surrey (Reino Unido), Ian Allen, 2003.
Lupfer, T., *The Dynamics of Doctrine: The Changes in German Tactical Doctrine During the First World War*, Leavenworth (KS), Combat Studies Institute, 1981.
MacDonald, C., *The Lost Battle: Crete 1941*, Nueva York, Macmillan, 1993.
Macksay, K., *Armored Crusader*, Londres, Hutchinson, 1967.
Manchester, W., *American Caesar: Douglas MacArthur 1880 —1964*, Boston, Little, Brown, 1978.
Marder, A. J., *Operation «Menace»*, Oxford, Oxford University Press, 1976.
Masters, J., *The Road Past Mandalay*, Londres, Michael Joseph, 1961.
Matloff, M., y E. M. Snell, *Strategic Planning for Coalition Warfare, 1941 —1942*, Washington, Office of the Chief of Military History, 1953.
Maund, L. E. H., *Assault from the Sea*, Londres, Methuen, 1949.
Mendelssohn, K., *Science and Western Domination*, Londres, Thames & Hudson, 1977.
Messenger, C., *World War Two: Chronological Atlas*, Londres, Bloomsbury, 1989.
Middlebrook, M., *Convoy: The Greatest U-Boat Battle of the War*, Londres, Phoenix Books, 2003.
Miller, E. S., *War Plan Orange: The U. S. Strategy to Defeat Japan 1897 —1945*, Annapolis (MD), U. S. Naval Institute Press, 1991.
Millett, A. R., *Semper Fidelis: The History of the United States Marine Corps*, Nueva York, Free Press, 1991.
—, y W. Murray, *Military Effectiveness*, Sidney, Allen & Unwin, 1989.
Milner, M., *Battle of the Atlantic*, Stroud (Gloucester), Tempus, 2005.
Mitcham, S., *Blitzkrieg No Longer: The German Wehrmacht in Battle, 1943*, Mechanicsburg (PA), Stackpole Books, 2010.
Moorhead, A., *Gallipoli*, Londres, Hamish Hamilton, 1956.
Morison, S. E., *History of United States Naval Operations in World War II*, Boston,

Little, Brown, 1947-1962.
Murray, W., *Strategy for Defeat: The Luftwaffe 1939 —1945*, Maxwell (AL), Air University Press, 1983.
—, *Luftwaffe*, Baltimore, Nautical and Aviation Publishing, 1985.
—, *German Military Effectiveness*, Baltimore, Nautical and Aviation Publishing, 1992.
—, y A. R. Millett, *A War to Be Won: Fighting the Second World War*, Cambridge (MA), Harvard University Press, 2000. [Hay trad. cast.: *La guerra que había que ganar*, Barcelona, Crítica, 2005.]
Myers, R., y M. Peattie, *The Japanese Colonial Empire 1895 —1945*, Princeton, Princeton University Press, 1984.
Nagorski, A., *The Greatest Battle: Stalin, Hitler, and the Desperate Struggle for Moscow That Changed the Course of World War II*, Nueva York, Simon & Schuster, 2007.
O'Kane, R., *Clear the Bridge!*, Nueva York, Bantam, 1981.
Orgill, D., *T-34: Russian Armor*, Nueva York, Ballantine Books, 1971. [Hay trad. cast.: *T-34, blindado ruso*, Madrid, San Martín, 1973.]
Overy, R., *The Air War 1939 —1945*, Londres, Europa, 1980.
—, *Why the Allies Won*, Londres, Jonathan Cape, 1995. [Hay trad. cast.: *Por qué ganaron los aliados*, Barcelona, Tusquets, 2005.]
—, *Russia's War: Blood upon the Snow 1939 —1945*, Nueva York, TV Books, 1997.
Padfield, P., *Guns at Sea*, Londres, Evelyn, 1973.
—, *War Beneath the Sea: Submarine Conflict 1939 —1945*, Londres, John Murray, 1995.
Parker, G., *The Army of Flanders and the Spanish Road: The Logistics of Spanish Victory and Defeat in the Low Countries War*, Cambridge, Cambridge University Press, 1972. [Hay trad. cast.: *El ejército de Flandes y el camino español, 1567-1659. La logística de la victoria y derrota de España en las guerras de los Países Bajos*, Madrid, Alianza, 2000.]
Pawle, G., *The Secret War 1939 —1945*, Londres, White Lion Press, 1956.
Price, A., *The Spitfire Story*, Londres, Arms and Armour, 1995.
Reynolds, C. G., *The Fast Carriers: The Forging of an Air Navy*, Nueva York, McGraw-Hill, 1968.
Reynolds, D., *In Command of History: Churchill Writing and Fighting the Second World War*, Londres, Penguin, 2004.
Richards, D., y H. St. G. Saunders, *Royal Air Force 1939 —1945*, Londres, HMSO, 1954.
Riley, J. C., *International Government Finance and the Amsterdam Capital Market 1740 —1815*, Cambridge, Cambridge University Press, 1980.
Roberts, A., *Masters and Commanders: How Roosevelt, Churchill, Marshall and Alanbrooke Won the War in the West*, Londres, Allen Lane, 2008.

Robertson, T., *Dieppe: The Shame and Glory*, Toronto, McLelland & Stewart, 1967.
Rohwer, J., *The Critical Convoy Battles of 1943*, Londres, Ian Allen, 1977.
Rommel, E., *The Rommel Papers*, ed. de B. H. Liddell Hart, Londres, Collins, 1953. [Hay trad. cast.: *Memorias*, Barcelona, Caralt, 2006.]
Roskill, S. W., *The War at Sea, 1939 —1945*, Londres, HMSO, 1954-1961.
—, *Churchill and the Admirals*, Londres, Longman, 1972.
—, *The Strategy of Sea Power*, Londres, John Goodchild, 1986.
Rottman, G. L., *World War II Infantry Anti-Tank Tactics*, Oxford, Osprey, 2005.
Ryan, C., *The Longest Day*, Nueva York, Simon & Schuster, 1959. [Hay trad. cast.: *El día más largo*, Barcelona, Inédita, 2006.]
Saward, D., *Victory Denied: The Rise of Air Power and the Defeat of Germany 1920 —1945*, Londres, Buchan & Enright, 1985.
Scutts, J., *Mustang Aces of the Eighth Air Force*, Oxford, Osprey, 1994.
Seth, R., *The Fiercest Battle: The Story of North Atlantic Convoy ONS 5, 22nd April —7th May 1943*, Londres, Hutchinson, 1961.
Sherry, M., *The Rise of American Air Power: The Creation of Armageddon*, New Haven, Yale University Press, 1987.
Slim, W., *Defeat Into Victory: Battling Japan in Burma and India, 1942 —1945*, Nueva York, Cassell, 1956.
Sobel, D., *Longitude*, Londres, Penguin, 1996.
Spector, R., *Eagle Against the Sun: The American War with Japan*, Nueva York, Free Press, 1985.
Stille, M., *Imperial Japanese Navy Aircraft Carriers 1921 —1945*, Londres, Osprey, 2005.
Stone, D., *A Military History of Russia: From Ivan the Terrible to the War in Chechnya*, Westport (CT), Praeger, 2006.
Storry, R., *Japan and the Decline of the West in Asia 1894 —1943*, Londres, Longman, 1979.
Terraine, J., *The Right of the Line: The Role of the RAF in World War Two*, Londres, Pen and Sword, 2010.
Tooze, A., *The Wages of Destruction: The Making and Breaking of the Nazi Economy*, Londres, Penguin, 2006.
Tuchman, B., *Sand Against the Wind: Stilwell and the American Experience in China 1911 —1945*, Nueva York, Macmillan, 1970.
Van Creveld, M., *Supplying War: Logistics from Wallenstein to Patton*, Cambridge, Cambridge University Press, 1977.
Waugh, E., *The Sword of Honour Trilogy*, Nueva York, Everyman's Library, 1994. [Hay trad. cast.: *Hombres en armas*; *Oficiales y caballeros*; *Rendición incondicional*, Madrid, Cátedra, 2003, 2010 y 2011.]
Webster, C., y N. Frankland, *The Strategic Air Offensive Against Germany, 1939 —1945*, Londres, HMSO, 1961.

Weigley, R., *The American Way of Warfare: A History of United States Military Strategy and Policy*, Bloomington, Indiana University Press, 1973.
Werner, H., *Iron Coffins: A Personal Account of the German U-Boat Battles of World War II*, Nueva York, Da Capo Press, 2002.
Whitaker, D., y S. Whitaker, *Dieppe: Tragedy to Triumph*, Whitby, McGraw-Hill, 1967.
Willmott, H. P., *The Great Crusade: A New Complete History of the Second World War*, Londres, Michael Joseph, 1989.
Winton, J., *Convoy: Defense of Sea Trade, 1890 —1990*, Londres, Michael Joseph, 1983.
Wohl, R., *A Passion for Wings: Aviation and the Western Imagination 1908 —1918*, New Haven, Yale University Press, 1994.
Zaloga, S., *The Destruction of Army Group Centre*, Oxford, Osprey Press, 1996.
Ziegler, P., *Mountbatten: A Biography*, Nueva York, Knopf, 1985.

ARTÍCULOS

Allen, L., «The Campaigns in Asia and the Pacific», *Journal of Strategic Studies*, vol. 13, n.º 1 (marzo de 1990).
Black, J., «Midway and the Indian Ocean», *Naval War College Review*, vol. 62, n.º 4 (otoño de 2009).
Ceva, L., «The North African Campaign 1940-43: A Reconsideration», *Journal of Strategic Studies*, vol. 13, n.º 1 (marzo de 1990), pp. 84-104.
Constable, T. J., «The Little-Known Story of Percy Hobart», *Journal of Historical Review*, vol. 18, n.º 1 (enero-febrero de 1999).
Coox, A., «The Effectiveness of the Japanese Establishment in the Second World War», en A. Millett y W. Murray, eds., *Military Effectiveness*, vol. 3, Londres, Allen & Unwin, 1988.
Forster, J. E., «The Dynamics of *Volksgemeinschaft*: The Effectiveness of the German Military Establishment in the Second World War», en A. Millett y W. Murray, eds., *Military Effectiveness*, vol. 3, Londres, Allen & Unwin, 1988.
Grisson, A., «The Future of Military Innovation Studies», *Journal of Strategic Studies*, vol. 29, n.º 5 (octubre de 2006).
Isaev, A., «Against the T-34, the German Tanks Were Crap», en A. Drabkin y O. Sheremet, eds., *T-34 in Action*, Mechanicsburg (PA), Stackpole Books, 2008.
Kahn, D., «Intelligence in World War II: A Survey», *Journal of Intelligence History*, vol. 1, n.º 1 (verano de 2001).
Kennedy, P. M., «History from the Middle: The Case of the Second World War», *Journal of Military History*, vol. 74, n.º 1 (enero de 2010).
—, «Imperial Cable Communications and Strategy 1870-1914», *English Historical Review*, vol. 86, n.º 341 (1972), pp. 728-752.

Marder, A. J., «Winston Is Back!», *English Historical Review*, supl. 5 (1972).
Schwarz, B., «Black Saturday», *Atlantic* (abril de 2008).
Spector, R., «America's Seizure of Japan's Strategic Points, Summer 1942-1944», en S. Dockrill, ed., *From Pearl Harbor to Hiroshima: The Second World War in Asia and the Pacific, 1941 —1945*, Londres, Macmillan, 1994.
Tao, W., «The Chinese Theatre and the Pacific War», en S. Dockrill, ed., *From Pearl Harbor to Hiroshima: The Second World War in Asia and the Pacific, 1941 —1945*, Londres, Macmillan, 1994.
Wegner, B., «The Road to Defeat: The German Campaigns in Russia, 1941-43», *Journal of Strategic Studies*, vol. 13, n.º 1 (marzo de 1990), pp. 122-123.
Zeitzler, K., «Men and Space in War: A German Problem in World War II», *Military Review* (abril de 1962).

FUENTES DE INTERNET

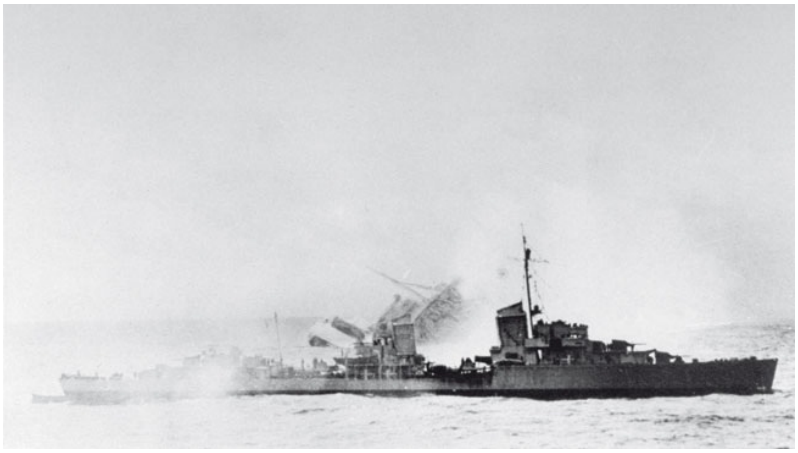
http://www.cebudanderson.com/droptanks.htm (las memorias de Donald W. Marner, un mecánico que sirvió en un escuadrón de Mustang con base en Suffolk en 1944-1945).
http://en.wikipedia.org/wiki/F6F_Hellcat [en español http://es.wikipedia.org/wiki/Grumman_F6F_Hellcat].
http://en.wikipedia.org/wiki/Essex_class_aircraft_carrier [en español http://es.wikipedia.org/wiki/Clase_Essex].
http://en.wikipedia.org/wiki/B-29_Superfortress [en español http://es.wikipedia.org/wiki/Boeing_B-29_Superfortress].
http://en.wikipedia.org/wiki/Ben_Moreell.
http://en.wikipedia.org/wiki/Operation_Bagration [en español http://es.wikipedia.org/wiki/Operación_Bagration].
http://en.wikipedia.org/wiki/Polish_mine_detector [en español http://es.wikipedia.org/wiki/Detector_de_minas_polaco].
http://en.wikipedia.org/wiki/Seabees_in_World_War_II.
http://en.wikipedia.org/wiki/Battle_of_Gallipoli [en español http://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_Galípoli].
http://wikipedia.org/wiki/T-34 [en español http://es.wikipedia.org/wiki/T-34].
http://en.wikipedia.org/wiki/Amphibious_warfare.
http://www.dupuyinstitute.org/ubb/Forum4/HTML/000052.html.
http://www.ihr.org/jhr/v18/v18n1p-2_Constable.html.
http://www.cardarmy.ru/armor/articles/t3485.htm.
http://en.wikipedia.org/wiki/Ilyushin_Il-2 [en español http://es.wikipedia.org/wiki/Ilyushin_Il-2].

Imágenes

SE INICIA LA PLANIFICACIÓN

Franklin D. Roosevelt y Winston Churchill sentados en el jardín de la villa donde se celebró la Conferencia de Casablanca en enero de 1943. Agrupados tras ellos están los jefes de estado mayor británicos y estadounidenses.

PRIMEROS REVESES ALIADOS



Pese a formar parte de un apretado convoy, un barco mercante británico se hunde rápidamente tras ser torpedeado en el Atlántico Norte, con un destructor aliado cerca de él.

Una cortina de humo se cierne sobre el puerto en la bahía de Souda, donde dos barcos de la marina británica, alcanzados por bombarderos alemanes, son pasto de las llamas, el 25 de junio de 1941. Las fuerzas navales y terrestres británicas fueron aplastadas por el ataque relámpago alemán realizado en Creta.

Panzer alemanes avanzando en Ucrania sin hallar resistencia, septiembre de 1941.

Un bombardero estadounidense B-17 Fortaleza Volante cae envuelto en llamas durante una incursión diurna sobre Alemania, un destino habitual para muchos de esos aviones en 1943 y 1944.

Esta escena de la playa tras la incursión de Dieppe, en agosto de 1942, es una muestra de los numerosos canadienses fallecidos y de los destrozos sufridos por sus vehículos.

El muelle de Betio, en el atolón de Tarawa (islas Gilbert), en 1947, donde se aprecia cómo el dique frustró el avance de los vehículos anfibios de oruga estadounidenses.

EMPIEZAN A CAMBIARSE LAS TORNAS

Recreación artística de la batalla de Midway, junio de 1942.

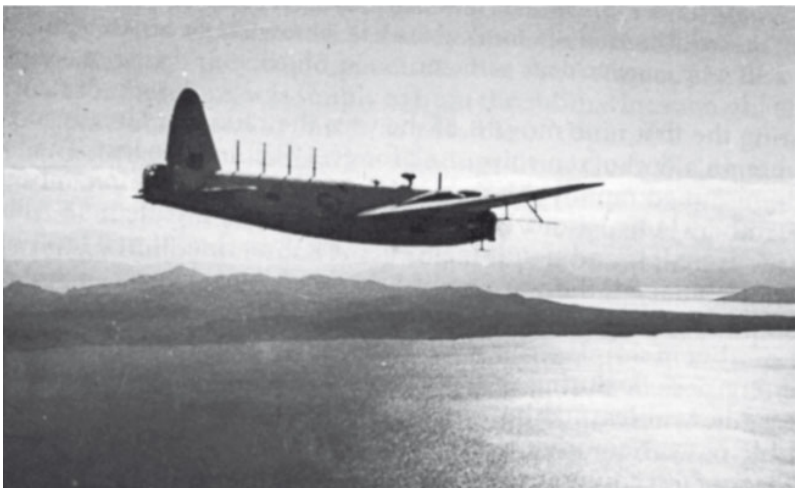
Una icónica imagen de la infantería británica avanzando a través del polvo y el humo de la batalla de El Alamein, septiembre de 1942.

El Ohio entrando en el Gran Puerto de La Valeta, el 15 de agosto de 1942, tras la Operación Pedestal, una de las operaciones de convoyes más encarnizadas de la guerra. Alcanzado por una bomba del Eje, el buque cisterna estadounidense solo pudo salvarse gracias a los esfuerzos conjuntos de dos destructores de la marina británica, que lo remolcaron lentamente durante el resto del viaje. Quedó tan dañado que hubo de ser barrenado para poder desembarcar su cargamento, absolutamente vital. Con ello se aseguraron las reservas de combustible de Malta, y ya no se repetiría una amenaza como aquella.

Soldados estadounidenses recién entrenados descansando tras desembarcar en Casablanca, en noviembre de 1942.

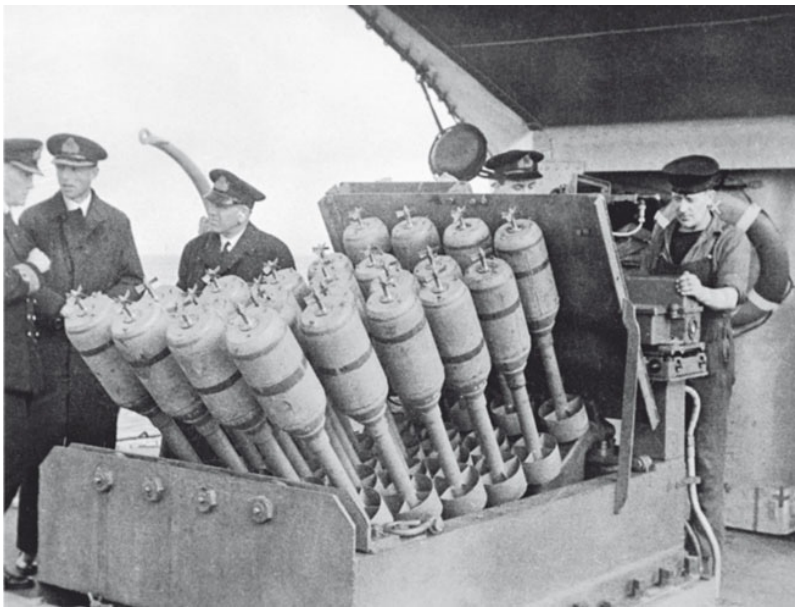
LOS INSTRUMENTOS DE LA VICTORIA

El magnetrón: este dispositivo de radar miniaturizado proporcionó una enorme ventaja a las fuerzas británicas y estadounidenses gracias a que podía instalarse en aviones y en barcos pequeños.

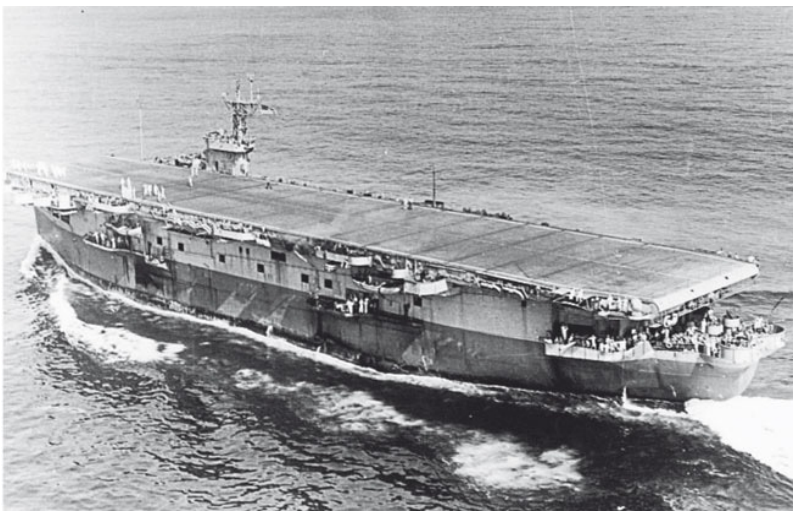


A mediados de 1943, un avión como este bombardero Vickers Wellington había sido transformado en una máquina acústica con una enorme capacidad armamentística para la destrucción de submarinos alemanes.

La balandra Mermaid, que en 1944 estaba dotada de todo su armamento de largo alcance y su equipo de detección.



El Erizo, un mortero de 24 cañones, instalado en el castillo de proa del navío de escolta británico Westcott.



El Bogue: este buque de guerra de producción barata vino a proporcionar una cobertura aérea adicional no solo en las cruciales batallas de 1943 en el Atlántico Norte, sino también para escoltar a los masivos transportes de tropas estadounidenses al norte de África y el Mediterráneo. Muchos buques de la clase Bogue fueron transferidos a la marina británica en virtud de las disposiciones del Programa de Préstamo y Arriendo.

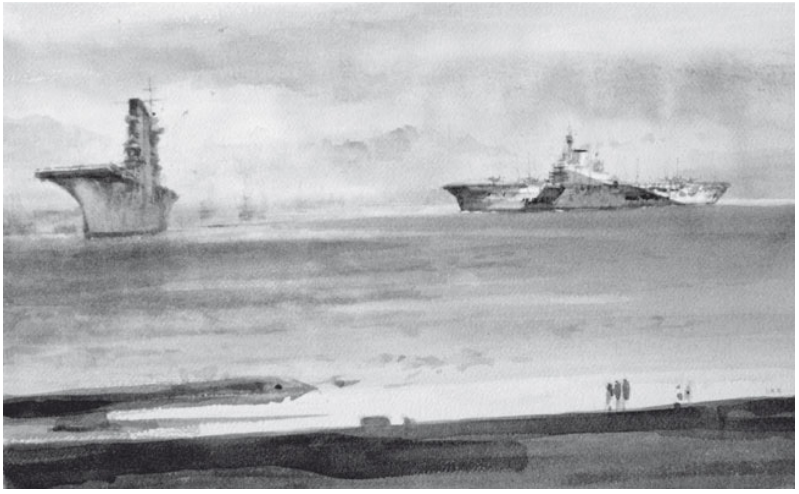
El capitán F. J. Walker fue el de mayor éxito de entre los comandantes antisubmarinos en la batalla del Atlántico; aquí aparece dirigiendo un barco gemelo en su ataque a un submarino alemán.

El foco Leigh, utilizado para descubrir a los submarinos alemanes de noche en la superficie del mar, instalado en un avión Liberator del Mando Costero de la RAF.

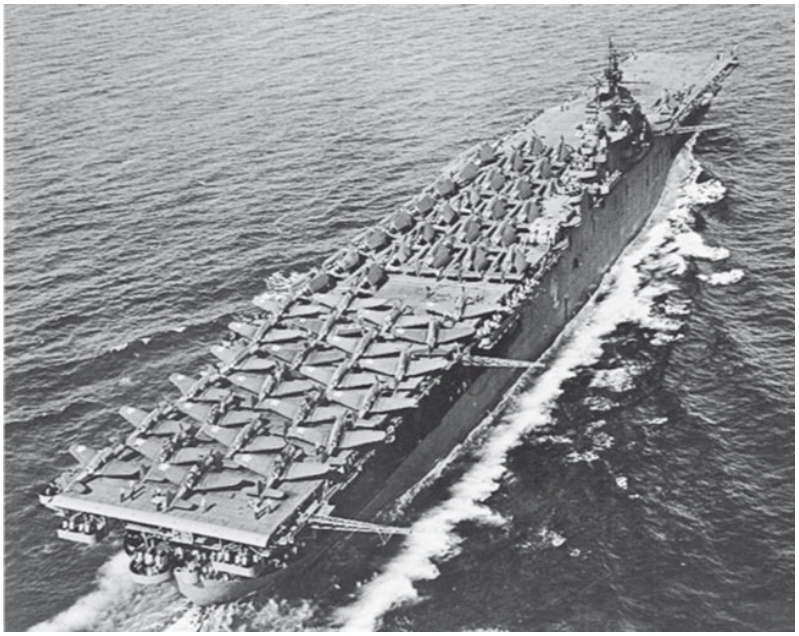
El papel de los aviones de patrulla de largo alcance estadounidenses, británicos y canadienses sobre las aguas del Atlántico fue absolutamente crucial para la victoria aliada en el frente occidental. De hecho, los aviones aliados hundieron más submarinos alemanes que los buques de guerra. Este PBY Catalina, de regreso a su base en Gibraltar, cruza Punta Europa, frente a la costa norte de Marruecos.

EL DOMINIO DE MAR

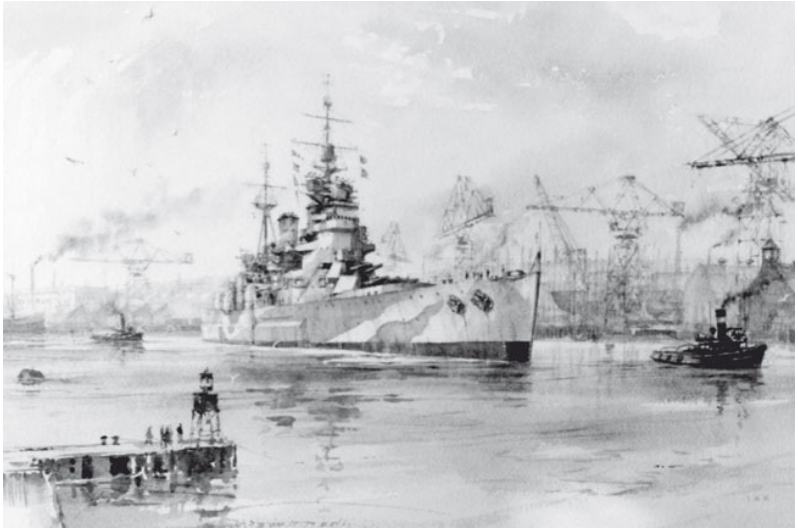
El Wasp cargando aviones Spitfire en aguas del Clyde, abril de 1942.



En abril de 1942, la marina estadounidense prestó su portaaviones Wasp a los británicos, que necesitaban desesperadamente enviar cazas Spitfire a la asediada isla de Malta. A comienzos de 1943, el Almirantazgo británico prestó el nuevo portaaviones rápido Victorious a la Flota del Pacífico Sudoccidental del almirante Halsey, como compañero del Saratoga. Por entonces, este último era el único portaaviones estadounidense que operaba en el Pacífico. Esta ilustración muestra al Victorious en el momento de unirse a su compañero estadounidense en la bahía de Numea, Nueva Caledonia, en el Pacífico sudoccidental, en mayo de 1943.



El Essex zarpando de Norfolk, Virginia, cargado con aviones destinados a la guerra del Pacífico, en mayo de 1943.



El Anson, otro nuevo y flamante acorazado británico navegando para unirse a la contienda. En 1943, solo las marinas británica y estadounidense botaban buques de guerra pesados.

EL FRENTE ORIENTAL

El deshielo de primavera dificultaba la marcha a los dos bandos en el frente oriental; en este caso, a una unidad de motocicletas alemana.

Los combates acorazados que se produjeron durante este conflicto fueron los mayores y más confusos de toda la guerra. Aquí unos tanques alemanes Tiger se preparan para atacar en Kursk. Sin embargo, la Wehrmacht todavía dependía de un inmenso número de carros tirados por caballos, que resultaban desesperantemente lentos a la hora de abrirse paso por los cenagosos caminos y las carreteras de tierra de la estepa.

Los primeros modelos de tanque T-34 disponían de un espacio muy reducido para su tripulación de tres hombres. El comandante del tanque no solo tenía que ordenar a gritos los cambios de dirección al conductor, y apuntar y disparar el cañón, sino que también debía ayudar a cargar los proyectiles.

El tanque avanzado T-34-85 tenía una torreta más grande y un cañón más potente, transformado en gran medida a partir del prototipo anterior.

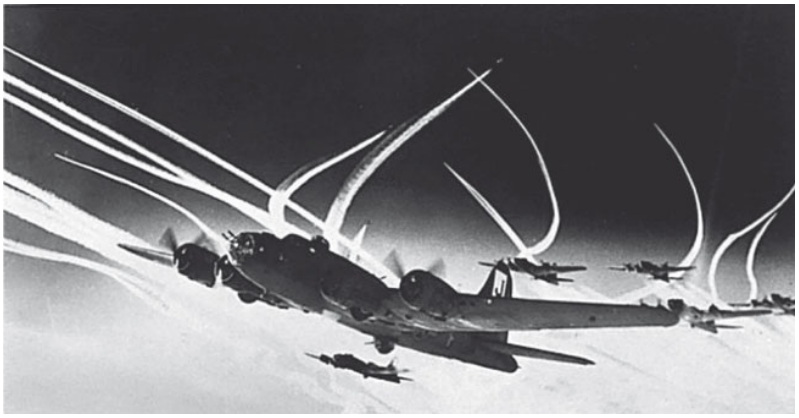
EL DESEQUILIBRIO AÉREO ENTRE EL EJE Y LOS ALIADOS

El bombardero bimotor alemán Heinkel He-111.

El bombardero bimotor japonés Mitsubishi G4M, conocido como «Betty».

El Lancaster de la RAF: este enorme bombardero cuatrimotor, como sus equivalentes estadounidenses, el B-17, el B-24 y el B-29, transportaba una carga de bombas mucho mayor que ocho o diez bombarderos medios del Eje.

La silueta del acorazado Tirpitz, antaño el orgullo de la flota alemana, se recorta contra las montañas cubiertas de nieve de Noruega tras ser destruido en noviembre de 1944. En primer plano, el cráter dejado por una de las bombas Tallboy de seis toneladas lanzadas por un Lancaster durante la misma incursión, en el estrecho de Sanne.

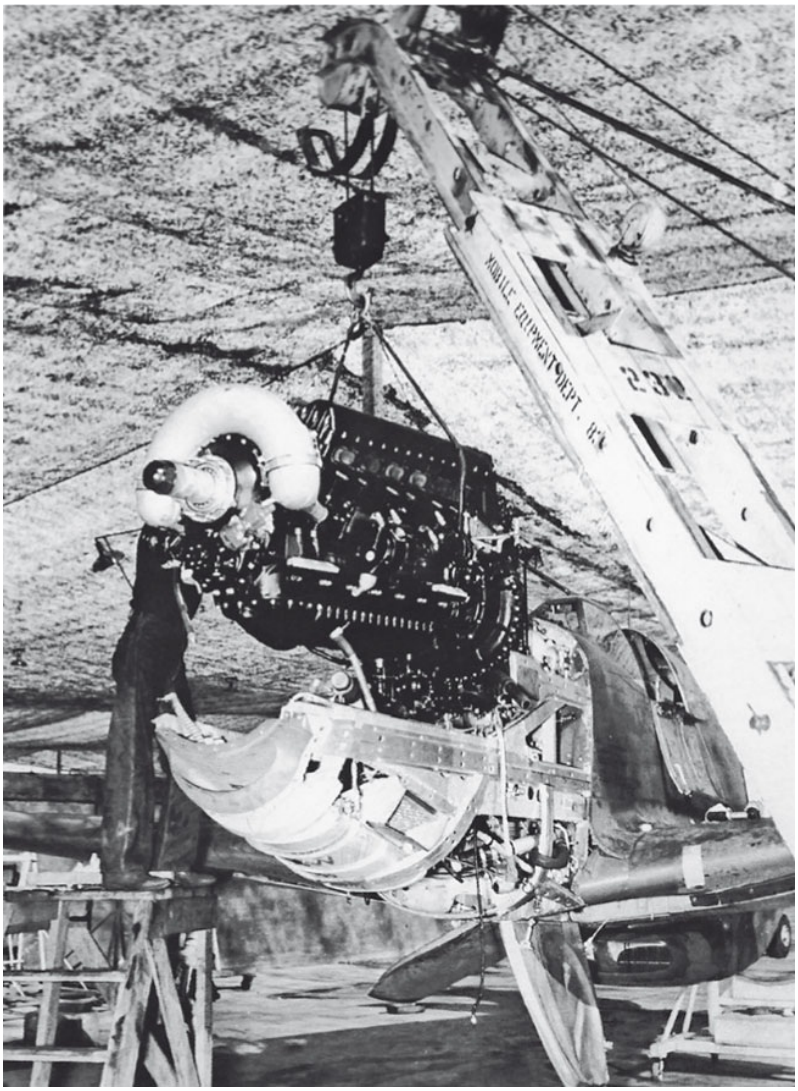


Varios B-17 volando hacia Alemania, por fin con cobertura de cazas de largo alcance por encima.

El B-29 Superfortaleza estadounidense en formación de combate rumbo a las ciudades japonesas. Su principal base en el escenario del Pacífico fue la isla de Tinian, en las Marianas, tomada en junio-julio de 1944.

LOS INGENIEROS DE LA VICTORIA Y SUS CREACIONES

Ronnie Harker.



Fue Harker, el piloto de pruebas británico, quien sugirió que instalar el nuevo motor Rolls-Royce Packard Merlin en un caza P-51 de construcción estadounidense transformaría la autonomía, la velocidad y el rendimiento general de este último. En la foto, un motor Merlin es instalado en el chasis del legendario Mustang.

El capitán Pete Ellis.

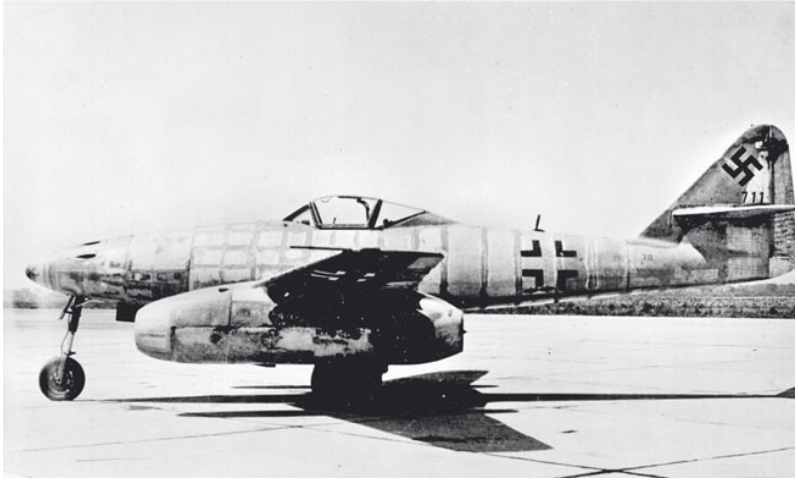
Marines estadounidenses desembarcando desde barcazas en una playa de Guadalcanal, dando inicio a un ataque contra los japoneses, el 7 de septiembre de 1942. Fue el capitán Pete Ellis quien ya en 1919 concibió la estrategia de los desembarcos anfibios en pequeñas islas a través del Pacífico.

El general de división sir Percy Hobart fue el responsable de muchos de los vehículos acorazados especializados, o Funnies, desplegados en el norte de África, en la invasión de Normandía y en otras acciones posteriores.

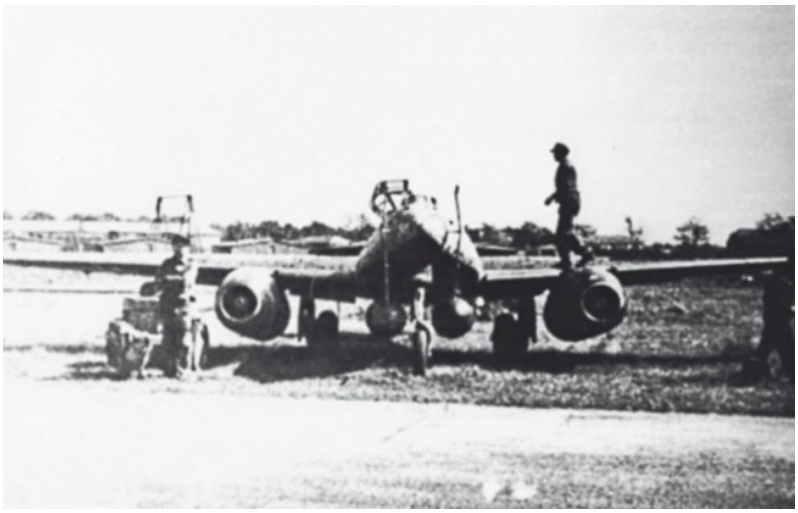
Uno de los tanques «batidores» de Hobart en acción: la torreta se gira temporalmente mientras avanzan los «mayales».

El almirante Ben Moreell (1892-1978) fue un brillante ingeniero y un distinguido oficial naval que persuadió a Franklin D. Roosevelt de que le permitiera crear los nuevos Batallones de Construcción (CB, o Seabees) poco después del ataque a Pearl Harbor.

El puerto Mulberry de Arromanches, transitado por camiones cargados con provisiones, en junio de 1944. Los puertos Mulberry fueron construidos por los Seabees en Pembroke, remolcados por secciones a las playas de Normandía y luego reensamblados allí para ayudar a los ejércitos de invasión.



También Alemania contó con brillantes ingenieros durante la guerra. En la imagen se muestra el Messerschmitt Me-262, el primer caza a reacción del conflicto, mucho más rápido que los Spitfire o Mustang más avanzados



No obstante, la versión modificada, con bombas adosadas en la parte inferior, vino a mermar seriamente la velocidad y la estabilidad en vuelo del avión. Así, la obsesión de Hitler por el bombardeo pudo más que el genio del ingeniero Wilhelm Messerschmitt.

HA LLEGADO LA VICTORIA

El mariscal de campo Bernard Montgomery deja atrás la Puerta de Brandeburgo tras una ceremonia para condecorar a generales soviéticos en Berlín, el 12 de julio de 1945. Le acompañan los mariscales de la Unión Soviética Gueorgui Zhúkov (el segundo por la izquierda), Vasili Sokolovski (en el centro a la derecha, en segundo plano) y Konstantín Rokossovski (delante a la derecha). Posiblemente Montgomery y Zhúkov fueron los dos generales «posicionales» de más éxito de la guerra.

Créditos

FOTOGRAFÍAS

La Conferencia de Casablanca, enero de 1943 (Imperial War Museum, Londres).
Hundimiento de un buque mercante británico (Getty Images).
Bahía de Souda (Imperial War Museum, Londres).
Panzer alemanes en Ucrania, septiembre de 1941 (Ullstein Bild/The Granger Collection, Nueva York).
Impacto directo de un B-17 sobre Alemania (Jim Highland, 487.º Grupo de Bombardeo).
La incursión de Dieppe, agosto de 1942 (Imperial War Museum, Londres).
Tarawa, noviembre de 1943 (Imperial War Museum, Londres).
Batalla de Midway, junio de 1942 (Getty Images).
Batalla de El Alamein, septiembre de 1942 (Imperial War Museum, Londres).
El *Ohio* llegando a Malta, agosto de 1942 (Ian Marshall).
Soldados estadounidenses desembarcando en Casablanca, noviembre de 1942 (Getty Images).
El magnetrón (Imperial War Museum, Londres).
Bombardero Vickers Wellington (E. G. Bowen, *Radar Days*, Bristol, Adam Hilger, 1987, p. 110).
El *Mermaid* (colección privada).
Erizo instalado en el *Westcott* (Imperial War Museum, Londres).
El *Bogue* (United States National Archives).
El capitán F. J. Walker (Imperial War Museum, Londres).
Foco Leigh (Imperial War Museum, Londres).
Un PBY Catalina (Imperial War Museum, Londres).
El *Wasp* cargando aviones Spitfire en el Clyde (Ian Marshall).
El *Victorious* se une al *Saratoga* en la bahía de Numea (Ian Marshall).
El *Essex*, mayo de 1943 (United States National Archives).
El *Anson*, Tyneside (Ian Marshall).
El fenómeno del *rasputitsa* en el frente oriental (AKG-Images, Londres).
Batalla de Kursk (AKG-Images, Londres).
Uno de los primeros modelos de tanque T-34 (IB Images/Archivo Estatal Ruso de Fotografía y Cine Documental, Krasnogorsk).
Modelo avanzado de tanque T-34-85 (AKG-Images, Londres).
Heinkel He-111 alemanes (Imperial War Museum, Londres).
Mitsubishi G4M japonés (Getty Images).
Bombardero Lancaster de la RAF (Getty Images).
Naufragio del acorazado *Tirpitz* (Getty Images).

Fortaleza Volante B-17 con cobertura de cazas (United States Air Force Archives).
Superfortaleza B-29 (National Museum of the US Air Force).
Ronnie Harker (Rolls-Royce plc Archives).
Instalación de un Packard Merlin en un P-51 (Paul A. Ludwig, *Development of the P-51 Long-Range Escort Fighter Mustang*, Hersham, Surrey, Ian Allen Printing Ltd., 2003, p. 89).
El capitán Pete Ellis (United States Marine Corps Archives).
Guadalcanal, septiembre de 1942 (Getty Images).
El general de división sir Percy Hobart (Imperial War Museum, Londres).
Los «artilugios» de Hobart (Imperial War Museum, Londres).
El almirante Ben Moreell (United States Naval Institute).
Puerto Mulberry, Arromanches, junio de 1944 (Imperial War Museum, Londres).
Messerschmitt Me-262 (Getty Images).
Un Me-262 con bombas (Manfred Jurleit, *Strahljäger Me 262 im Einsatz*, Berlín, Transpress, 1993, p. 90).
Montgomery y Zhúkov en Berlín (Getty Images).
Marcha de prisioneros de guerra alemanes (Archivo Estatal Ruso de Fotografía y Cine Documental, Krasnogorsk).

MAPAS

«Ubicación de los barcos mercantes del imperio británico, noviembre de 1937» (título original «British Empire Shipping, 1937», imagen F0516) © National Maritime Museum, Greenwich, Londres. Reproducido con permiso del Royal Museums Greenwich
«La brecha aérea y los convoyes del Atlántico Norte», basado en un mapa de *Convoy*, de John Winton (Londres, Michael Joseph, 1983). Adaptado con la autorización de los herederos de John Winton
«Red de control del Mando de Caza, hacia 1940», basado en un mapa de *The Battle*, de Richard Overy. Adaptado con la autorización de W. W. Norton y Penguin Books UK
«Incremento de la autonomía de los cazas de escolta», basado en un mapa de *Luftwaffe*, de Williamson Murray. Adaptado con la autorización de The Nautical & Aviation Publishing Company of America
«El avance de los ejércitos angloamericanos en el norte de África y el sur de Italia» (U. S. Army Center of Military History)
«La rápida expansión alemana en el este, julio-diciembre de 1941» (Wikicommons)
«Avances del Ejército Rojo durante la Operación Bagratión, junio-agosto de 1944» (Departamento de Historia, Academia Militar de Estados Unidos)
«Desembarcos británicos en Madagascar, mayo de 1942» (Sigrid von Wendel)
«Las rutas marítimas angloamericanas para la Operación Antorcha, noviembre de

1942» (Sigrid von Wendel)

«Las invasiones del Día D, 6 de junio de 1944» (Departamento de Historia, Academia Militar de Estados Unidos)

«La expansión del imperio japonés en su apogeo, 1942» (Departamento de Historia, Academia Militar de Estados Unidos)

«Las cuatro opciones del contraataque aliado contra Tokio a partir de 1942-1943» (Sigrid von Wendel)

«La geografía de la historia: activos posicionales aliados en la Segunda Guerra Mundial» (Sigrid von Wendel)

PAUL KENNEDY (Wallsend, Tyne and Wear, Reino Unido, 17-6-1945). Es un historiador especializado en la relaciones internacionales y en el concepto denominado grand strategy, publicando libros destacados sobre la historia de la política exterior británica y las luchas y el equilibrio entre potencias.

Se graduó en historia con gran distinción en la Universidad de Newcastle y se doctoró en Oxford. Después de ejercer la docencia en Inglaterra, en 1983 se trasladó a los EE.UU.

Doctor en historia militar y de la diplomacia por Oxford, es catedrático de Historia en la Universidad de Yale y uno de los historiadores más respetados y controvertidos de la actualidad. Su prestigio y su conocimiento de las relaciones internacionales le llevaron, a instancias del entonces secretario general de la Organización de las Naciones Unidas Boutros Ghali, a codirigir un grupo de trabajo sobre el futuro de la ONU de cara a su 50 aniversario. Es sin lugar a duda uno de los pensadores estratégicos más leídos e influyentes de los EE.UU.

Entre sus libros destaca el magistral Auge y caída de las grandes potencias, el libro de historia más vendido de los últimos veinticinco años (más de dos millones de ejemplares y traducido a veintitrés idiomas).

Notas

INTRODUCCIÓN

[1] Después de que nuestro grupo de estudio de la ONU sugiriera inicialmente importantes cambios constitucionales en la cúpula de la organización mundial —esto es, enmendar la Carta de las Naciones Unidas para admitir a nuevos miembros permanentes con derecho de veto en el Consejo de Seguridad— y descubriera los grandes obstáculos políticos a las propuestas de tal magnitud, se hizo evidente que el mejor modo de que la ONU pudiera ayudarse a sí misma era asegurando que fuera eficaz en el nivel intermedio, en el trabajo de pacificación, desarrollo y derechos humanos sobre el terreno. Compárese con la agenda, más amplia, sugerida en P. Kennedy y B. Russett, «Reforming the United Nations», *Foreign Affairs*, vol. 74, n.º 5 (septiembre-octubre de 1995), pp. 56-71, y con las formulaciones, más cautelosas, de P. Kennedy, *The Parliament of Man: The Past, Present and Future of the United Nations*. [Hay trad. cast.: *El parlamento de la humanidad: la historia de las Naciones Unidas*, Nueva York, Random House, 2006.] <<

[2] El programa del curso, para cualquier lector interesado, está disponible enhttp://iss.yale.edu/grand-strategy-program. <<

[3] Pueden verse algunas excepciones a esta generalización en muchos de los ensayos de W. Murray, M. Knox y A. Bernstein, *The Making of Strategy: Rulers, States and War*, Cambridge, Cambridge University Press, 1994; se trata de un deliberado contrapeso de un clásico más antiguo, E. M. Earle, G. A. Craig y F. Gilbert, eds., *Makers of Modern Strategy: Military Thought from Machiavelli to Hitler*, Princeton, Princeton University Press, 1971, que hace especial hincapié en los textos y el pensamiento estratégicos. <<

[4] Véanse, respectivamente, G. Parker, *The Army of Flanders and the Spanish Road: The Logistics of Spanish Victory and Defeat in the Low Countries War*, Cambridge, Cambridge University Press, 1972; P. Padfield, *Guns at Sea*, Londres, Evelyn, 1973, caps. 10 y 11; J. C. Riley, *International Government Finance and the Amsterdam Capital Market 1740 —1815*, Cambridge, Cambridge University Press, 1980; P. M. Kennedy, «Imperial Cable Communications and Strategy 1870-1914», *English Historical Review*, vol. 86, n.º 341 (1972), pp. 728-752. <<

[5] Esas directrices operativas aparecen acertadamente resumidas por Herbert Feis, historiador del Departamento de Estado, en *Churchill, Roosevelt, Stalin: The War They Waged and the Peace They Sought*, Princeton (NJ), Princeton University Press, 1957, pp. 105-108. <<

[6] La mejor forma de poner a prueba esta observación es examinar cuatro de las historias más útiles de la Segunda Guerra Mundial que cito repetidamente en mi texto, y comprobar sus descripciones (o su falta de mención) de piezas del rompecabezas tales como el P-51 Mustang propulsado por el motor Merlin, el magnetrón, el Erizo y los artilugios de Hobart. Véanse B. Ellis, *Brute Force: Allied Strategy and Tactics in the Second World War*, Nueva York, Viking, 1990; R. Overy, *Why the Allies Won*, Londres, Jonathan Cape, 1995; W. Murray y A. R. Millett, *A War to Be Won: Fighting the Second World War*, Cambridge (MA), Harvard University Press, 2000; B. H. Liddell Hart, *History of the Second World War*, Londres, Cassell's, 1970. Otro elemento de comparación útil serían dos obras recientes y muy aclamadas sobre la Segunda Guerra Mundial, la primera de las cuales es la de Ian Kershaw *Fateful Choices: Ten Decisions That Changed the World 1940 —41*, Londres, Penguin, 2007, una lectura maravillosa, aunque deliberadamente construida como un conjunto de historias relatadas de arriba abajo, con títulos como «Hitler decide atacar la Unión Soviética» (cap. 2), «Roosevelt decide librar una guerra no declarada» (cap. 7), etcétera. La segunda es el absorbente libro de Andrew Roberts *Masters and Commanders: How Roosevelt, Churchill, Marshall and Alanbrooke Won the War in the West*, Londres, Allen Lane / Penguin, 2008, que en asombrosa medida puede verse como el estudio sobre el nivel superior que complementa el del nivel intermedio en el que se centra mi libro. <<

1. CÓMO ESCOLTAR CONVOYES A TRAVÉS DEL ATLÁNTICO

[1] B. H. Liddell Hart, *History of the Second World War*, Londres, Cassell's, 1970, pp. 316-317. Con respecto a los comentarios de Alanbrooke sobre los retrasos, véanse las páginas pertinentes de *War Diaries, 1939 —1945: Field Marshal Lord Alanbrooke*, ed. de Alex Danchev y Daniel Todman, Londres, Weidenfeld & Nicolson, 2001. <<

[2] Liddell Hart, *History*, p. 386. Los cálculos matemáticos reales a partir de las cifras que facilita Liddell Hart sugerirían que a finales de 1942 Dönitz contaba con 204 submarinos operativos (de un total de 366), pero la diferencia resulta insignificante. El gran admirante Karl Dönitz fue, obviamente, el extraordinario comandante en jefe de la sección de submarinos alemanes, y luego de la propia Kriegsmarine. Se han escrito tantos libros sobre esta campaña en los últimos sesenta años que resulta difícil saber cuáles de ellos enumerar. Quizá el lector podría empezar con el magnífico resumen de Marc Milner *Battle of the Atlantic*, Stroud (Reino Unido), Tempus, 2005, y seguir a partir de ahí, es decir, de su breve bibliografía de las pp. 265-267. La historia oficial británica es la de S. W. Roskill, *The War at Sea, 1939 —1945*, 3 vols., Londres, HMSO, 1954-1961; la estadounidense, la de S. E. Morison, *History of United States Naval Operations in World War II*, 15 vols., Boston, Little, Brown, 1947-1962, cuyos volúmenes 1 y 10 son los más relevantes, puesto que tratan específicamente de la batalla del Atlántico. El valor adicional de la obra de Milner es que trae a colación el papel cada vez más importante de las fuerzas navales y aéreas canadienses. Hay también varios volúmenes útiles de la británica Sociedad de Archivos de la Marina (NRS) obra del difunto David Syrett y de Eric Grove, así como gran cantidad de información adicional en las numerosas publicaciones de la alemana Oficina de Investigación de Historia Militar. <<

[3] La cita es de Roskill, *War at Sea*, vol. 2, p. 367. <<

[4] Para la teoría estratégica general, véanse John Winton, *Convoy: The Defence of Sea Trade, 1890 —1990*, Londres, Michael Joseph, 1983; S. W. Roskill, *The Strategy of Sea Power*, Londres, Collins, 1962, y sir Julian Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, Londres, Collins, 1962. <<

[5] A. R. Millet y W. Murray, *Military Effectiveness*, Sidney, Allen & Unwin, 1989. <<

[6] Las tablas más accesibles están en Roskill, *War at Sea*, vol. 3, parte II, varios apéndices, donde se resume el conjunto de la guerra naval. <<

[7] ¿La caída de Francia? Quizá, pero solo para los franceses. ¿Stalingrado? Quizá, aunque en la primavera de 1943 el ejército alemán avanzaba de nuevo hacia el este. ¿Midway? Pero marcó el límite de la expansión de Japón en el Pacífico central, no el principio de la gran contraofensiva de Nimitz, para la que todavía faltaba más de un año. <<

[8] Hay infinidad de buenas obras sobre los meses cruciales de la batalla del Atlántico, entre ellas las de Roskill, *War at Sea*; Milner, *Battle of the Atlantic*, y Correlli Barnett, *Engage the Enemy More Closely: The Royal Navy in the Second World War*, Londres, Hodder & Stoughton, 1991. Pero quizá la más notable de todas ellas sea la del historiador alemán (y antiguo oficial de la marina) Jürgen Rohwer, *The Critical Convoy Battles of 1943*, Londres, Ian Allen, 1977, una hazaña de reconstrucción histórica. También resulta muy impresionante la de Martin Middlebrook, *Convoy*, Londres, William Morrow, 1986 <<

[9] Rohwer, *Critical Convoy Battles*, p. 55. <<

[10] *Ibid*., p. 211, sobre los datos técnicos de los tipos de submarinos alemanes. <<

[11] Barnett, *Engage the Enemy*, p. 599. <<

[12] Sobre este tema más general, véanse D. Howse, *Radar at Sea: The Royal Navy in the Second World War*, Londres, Macmillan, 1993, un estudio impecable; sir Arthur Hezlet, *The Electron and Sea Power*, Londres, Stein & Day, 1976, y el excelente estudio (uno de los muchos del autor) de G. Hartcup *The Effect of Science on the Second World War*, Basingstoke, St. Martin's, 2000, especialmente los caps. 3 y 4. <<

[13] Rohwer, *Critical Convoy Battles*, p. 113. <<

[14] *Ibid*., p. 121. <<

[15] Sobre las numerosas preocupaciones de Alanbrooke en este período crucial véase su obra *War Diaries*, pp. 330-425. <<

[16] Véase, por ejemplo, el análisis del vicealmirante sir Peter Gretton en el último capítulo de su libro *Crisis Convoy: The Story of HX 231*, Londres, P. Davies, 1974, «¿Por qué los alemanes perdieron la batalla del Atlántico en la primavera de 1943?», que elude e ignora la cuestión. Gretton no es ni mucho menos el único autor que hace tal cosa, pero él presenció y desempeñó un importante papel en el cambio de rumbo de la guerra. <<

[17] Roskill, *War at Sea*, vol. 2, mapa 38 (frente a la p. 365). <<

[18] Milner, *Battle of the Atlantic*, p. 127. <<

[19] Véase nuevamente Roskill, *War at Sea*, vol. 2, cap. 5, y el mapa de dispersión de los mercantes perdidos del Convoy PQ-17 en este mismo capítulo. <<

[20] Barnett, *Engage the Enemy*, p. 600. <<

[21] Evaluar la importancia de la contribución del HX-231 a la batalla del Atlántico viene a ser como un rompecabezas. Roskill, en *War at Sea*, vol. 2, no lo menciona en absoluto. Quizá fuera eso lo que impulsó al comandante de su escolta, Peter Gretton, a escribir *Crisis Convoy*, una obra prepotente, aunque con algunos comentarios interesantes sobre la moral y el entrenamiento, además de detalles sobre lo que transportaban los mercantes, el número de buques cisterna, etcétera. La obra de Milner *Battle of the Atlantic* dedica a este combate una sola frase en la p. 158, al mencionar la decepción de Dönitz por que solo se perdieran seis barcos del convoy. R. Overy, en *Why the Allies Won*, 2.ª ed., Londres, Pimlico, 2006, p. 69, escribe: «El convoy HX-231 de Terranova se abrió paso, durante cuatro días de vientos huracanados, frente a una flotilla de diecisiete submarinos alemanes. Se hundieron cuatro submarinos sin sufrir apenas ninguna pérdida». Pero la escrupulosa recopilación de pérdidas de submarinos alemanes realizada por Roskill (Apéndice J, p. 470) solo recoge el hundimiento de dos de ellos en el Atlántico Norte en aquellos días. <<

[22] P. Gretton, *Crisis Convoy: The Story of the HX 231*, Londres, Naval Institute Press, 1974, p. 157. <<

[23] *Ibid*., p. 173. <<

[24] La actuación de los buques de guerra —y las fotos de grupo de los comandantes, extraordinariamente jóvenes, de cada barco— se recogen en sir Peter Gretton, *Convoy Escort Commander*, Londres, Cassell, 1964; la historia aparece en las pp. 149-162. <<

[25] Barnett, *Engage the Enemy*, p. 610. <<

[26] Sobre el carácter político de Dönitz, véase P. Padfield, *Dönitz: The Last Führer*, Nueva York, Harper & Row, 1984. Sobre su informe de mediados de mayo a Hitler, véase Liddell Hart, *History*, pp. 389-390. Sobre su evaluación del papel de la potencia aérea aliada a la hora de frenar los ataques a los convoyes HX-239 y SC-130, véase Barnett, *Engage the Enemy*, p. 611. <<

[27] K. Dönitz, *Memoirs: Ten Years and Twenty Days*, Londres, Weidenfeld & Nicolson, 1959, p. 326. <<

[28] El despectivo memorando de Harris se recoge en M. E. Howard, *Grand Strategy*, Londres, HMSO, 1972, vol. 4, p. 21, mientras que la sobria evaluación de Dönitz se reproduce en Barnett, *Engage the Enemy*, p. 611. La triste historia del bando británico se ha visto confirmada recientemente por la investigación de Duncan Redford en «Inter— and Intra-Service Rivalries in the Battle of the Atlantic», *Journal of Strategic Studies*, vol. 32, n.º 6 (diciembre de 2009), pp. 899-928. Las sorprendentes afirmaciones de Gretton sobre su experiencia personal de cooperación aire-mar aparecen en su introducción a R. Seth, *The Fiercest Battle: The Story of North Atlantic Convoy ONS 5, 22nd April —7th May 1943*, Londres, Hutchinson, 1961, pp. 14-15. Gretton sostiene también que la Academia Táctica de Liverpool tenía «clases conjuntas» para oficiales de la marina británica y del Mando Costero de la RAF, lo cual sería bastante relevante. <<

[29] También conocido, bajo otro nombre en clave, como la mina Mark 24. Véanse el artículo de Wikipedia (en inglés) «Mark 24 Mine», en http://wikipedia.org/wiki/Mark_24_Mine, y Kathleen Williams, «See Fido Run: A Tale of the First Anti-U-Boat Acoustic Torpedo», ponencia presentada en el Simposio de Historia Naval de la Academia Naval de Estados Unidos, 2009. <<

[30] H. P. Willmott, *The Great Crusade: A New Complete History of the Second World War*, Londres, Michael Joseph, 1989, pp. 266-267. <<

[31] Pueden verse ilustraciones de un equipo de cargas de profundidad en pleno trabajo en Roskill, *War at Sea*, vol. 3, parte I, frente a la p. 257; sobre la mejora del sonar, véase Hartcup, *Effect of Science*, pp. 60-69. <<

[32] Hartcup, *Effect of Science*, pp. 72-74, donde aparece una foto del Erizo como Figura 9. <<

[33] G. Pawle, *The Secret War 1939 —1945*, Londres, White Lion Press, 1956, cap. 12. Sin embargo, como un magnífico correctivo a la interpretación «britanicocéntrica» de cómo se ganó la guerra, véase D. Edgerton, *Britain's War Machine: Weapons, Resources and Experts in the Second World War*, Londres, Allen Lane, 2011, así como mi «Conclusión» en el presente volumen. <<

[34] Rohwer, *Critical Convoy Battles*, p. 198. Hartcup, en *Effect of Science*, pp. 47-49, explica su funcionamiento. <<

[35] Puede verse el mejor breve resumen en Hartcup, *Effect of Science*, pp. 24-31. <<

[36] Liddell Hart, *History*, p. 389. <<

[37] E. G. Bowen, en *Radar Days*, Bristol, Adam Hilger, 1987, cap. 9-12, explica la tecnología, así como su propio papel en la transferencia al Laboratorio de Radiación. John Burchard, en *Q. E.D: M. I. T. in World War II*, Nueva York, Wiley, 1948, observa que «probablemente el logro británico del magnetrón fue la contribución más importante al desarrollo técnico en los primeros años de la guerra» (p. 219). Véase también Howse, *Radar at Sea*, pp. 67-68 y 156. <<

[38] Puede verse una foto de un foco Leigh en Barnett, *Engage the Enemy*, entre las pp. 588 y 589. Antes, en las pp. 258-259, detalla los interminables retrasos. En general, Barnett se muestra muy crítico con las deficiencias de la industria y las autoridades británicas a la hora de llevar las armas apropiadas a los frentes. Mi propia opinión es que el acosado estado insular se las arregló bastante bien en las tensas circunstancias de la guerra total, una visión hoy bastante reforzada por Edgerton en *Britain's War Machine*. <<

[39] Barnett, *Engage the Enemy*, p. 609. Puede verse una evaluación equilibrada (de hecho, bastante serena) de la aportación de Ultra a la victoria total de los aliados en Hartcup, *Effect of Science*, cap. 5. Rohwer, en *Critical Convoy Battles*, pp. 229-244, explica el desciframiento de los códigos navales. También el «padre fundador» de la historia del descifre de códigos, David Kahn, se muestra cauto ante la posibilidad de atribuir demasiada importancia tanto a Ultra como, de hecho, a otros sistemas de descifre; véase su artículo «Intelligence in World War II: A Survey», *Journal of Intelligence History*, vol. 1, n.º 1 (verano de 2001), pp. 1-20. <<

[40] Herbert E. Werner, *Iron Coffins: A Personal Account of the German U-Boat Battles of World War II*, Londres, Arthur Barker, 1969, es un relato sombrío y fascinante con maravillosas ilustraciones, y posiblemente fue la inspiración de la gran película *El submarino*. <<

[41] Roskill, *War at Sea*, vol. 3, parte 1, caps. 2-3; Morison, *History*, incluye un gran mapa desplegable de los hundimientos de submarinos alemanes en el golfo de Vizcaya, en el vol. 10, p. 97. De las bombas planeadoras se trata en la magnífica obra de Milner *Battle of the Atlantic*, pp. 193-194. <<

[42] Sobre los Mosquito polacos (y la presencia de otras nacionalidades en los escuadrones), véase Milner, *Battle of the Atlantic*, p. 189. <<

[43] Barnett, *Engage the Enemy*, p. 606. <<

[44] La mayoría de los relatos detallados sobre la batalla del Atlántico mencionan el papel de Walker —¿cómo podrían dejar de hacerlo?—, pero también pueden encontrarse importantes datos, incluida la cita, en una página web concreta, www.captainwalker.info. <<

[45] Barnett, *Engage the Enemy*, p. 605; para una investigación más general sobre las operaciones, véase Hartcup, *Effect of Science*, cap. 6. <<

[46] Roskill, *War at Sea*, vol. 3, parte 1, p. 395, y Morison, *History*, vol. 10, cap. 8. <<

[47] Werner, en *Iron Coffins*, p. 213, cuenta que él y otros comandantes recibieron la orden de atacar las lanchas del Día D «con el objetivo último de destruir los barcos enemigos embistiéndolos. Véase también Morison, *History*, vol. 10, pp. 324-325, sobre la enorme pantalla naval y aérea aliada (y la pérdida de la *Pink*). <<

[48] Este último período de la lucha se describe muy bien en Roskill, *War at Sea*, vol. 3, partes 1 y 2, y en Barnett, *Engage the Enemy*, pp. 852-858; Milner, en *Battle of the Atlantic*, cap. 9, muestra lo duras que fueron aquellas batallas. <<

[49] Willmott, *Great Crusade*, p. 273. Ellis, *Brute Force*, pp. 160-161, también defiende el argumento de que las cifras y la producción fueron clave en última instancia. <<

2. CÓMO OBTENER EL DOMINIO DEL AIRE

[1] E. Bendiger, *The Fall of Fortresses*, Nueva York, Putnam, 1980; las citas son de las pp. 219-221. <<

[2] *Ibid*., pp. 225 y 236. <<

[3] La bibliografía al respecto es muy vasta. B. H. Liddell Hart, *History of the Second World War*, Londres, Cassell's, 1970, cap. 23, y R. Overy, *Why the Allies Won*, Londres, Jonathan Cape, 1995, cap. 4, proporcionan sucintas revisiones en un solo capítulo. Considero que M. Hastings, *Bomber Command*, Londres, Michael Joseph, 1979, es quizá la mejor obra, muy crítica, pero también exigente. La historia oficial británica en 4 volúmenes de C. Webster y N. Frankland, *The Strategic Air Offensive Against Germany*, Londres, HMSO, 1961, es un modelo en su género. <<

[4] N. Longmate, *The Bombers: The RAF Offensive Against Germany 1939 —1945*, Londres, Hutchinson, 1983, p. 298. <<

[5] W. Murray y A. R. Millett, *A War to Be Won: Fighting the Second World War*, Cambridge (MA), Harvard University Press, 2000, p. 317; véase también, de manera más general, J. Terraine, *The Right of the Line*, Londres, Pen and Sword, 2010, que examina el papel de la RAF en la guerra europea de principio a fin. <<

[6] Overy, *Why the Allies Won*, p. 147; Hastings, *Bomber Command*, p. 318; Longmate, *The Bombers*. <<

[7] I. F. Clarke, *Voice Prophesying War 1763 —1984*, Oxford, Oxford University Press, 1966. <<

[8] Véase A. Gollin, *No Longer an Island: Britain and the Wright Brothers 1902—1909*, Londres, Heinemann, 1984, especialmente los últimos capítulos. Sobre la argumentación de Amery en 1904, véase Paul Kennedy, *Strategy and Diplomacy 1870— 1945: Eight Studies*, Londres, Allen & Unwin, 1983, p. 47. <<

[9] Véase el clásico análisis comparado de Overy, *The Air War 1939 —1945*, Londres, Europa, 1980. Hay fotos magníficas en R. Higham, *Air Power: A Concise History*, Yuma (KS), Sunflower Press, 1984. <<

[10] Compárense, por ejemplo, las versiones extraordinariamente críticas de Longmate en *The Bombers* y Bendiger en *Fall of Fortresses*, por una parte, con, por otra, la de un acérrimo defensor de las políticas del Mando de Bombardeo de la RAF como Dudley Saward en *Victory Denied: The Rise of Air Power and the Defeat of Germany 1920 —1945*, Londres, Buchan & Enright, 1985. Saward es también el autor de la biografía autorizada de «Bombardero» Harris, cuyo propio relato, *Bomber Offensive*, Londres, Collins, 1947, se publicó muy poco después de la guerra y refleja muy bien sus firmes opiniones. <<

[11] Citado de Longmate, *The Bombers*, pp. 21-22, aunque la cursiva es mía. El capítulo 1 de *Bomber Command* de Hastings incluye un magnífico y breve análisis de la RAF entre 1917 y 1940, mientras que el volumen 1 de *Strategic Air Offensive* de Webster y Frankland resulta inestimable. <<

[12] Sobre las teorías de la guerra aérea, véase el capítulo 20 de E. M. Earle, ed., *Makers of Modern Strategy*, Princeton, Princeton University Press, 1971; sobre Trenchard, véase Hastings, *Bomber Command*, cap. 1. Gran parte de mi análisis se deriva de Tami Biddle, *Rhetoric and Reality: The Evolution of British and American Ideas About Strategic Bombing, 1914-1945*, Princeton, Princeton University Press, 2001. <<

[13] La relevante afirmación de Trenchard, así como las no menos relevantes réplicas del jefe del Estado Mayor Imperial y el primer lord del Mar, se citan extensamente en Longmate, *The Bombers*, pp. 43-47. <<

[14] U. Bialer, *The Shadow of the Bomber: The Fear of Air Attack and British Politics 1932 —1939*, Londres, Royal Historical Society, 1980. La cita de Baldwin aparece en Hastings, *Bomber Command*, p. 50. <<

[15] B. Collier, en *The Defence of the United Kingdom*, Londres, HMSO, 1957, ofrece una panorámica general, como lo hace Overy en *Air War*, cap. 2. <<

[16] W. Murray, *Luftwaffe*, Baltimore, Nautical and Aviation Publishing Company of America, 1985, pp. 43-61, trata este aspecto de manera soberbia. <<

[17] Véanse Collier, *Defence*, y T. C. G. Jones, *The Battle of Britain*, Londres, Frank Cass, 2000. <<

[18] Véase Robert Wohl, *A Passion for Wings: Aviation and the Western Imagination 1908 —1918*, New Haven (CT), Yale University Press, 1994. <<

[19] Liddell Hart, *History*, p. 91. <<

[20] Puede verse la mejor breve descripción en la magnífica obra de G. Hartcup *The Effect of Science on the Second World War*, Londres, Macmillan, 2000, caps. 2-3. <<

[21] Citado en B. Schwarz, «Black Saturday», *Atlantic* (abril de 2008), p. 85, que reseña la obra de Peter Stansky *The First Day of the Blitz*, New Haven (CT), Yale University Press, 2007. <<

[22] Murray, *Luftwaffe*, p. 60, tabla XI. Los índices comparativos de producción de aviones los recoge Overy, *Air War*, p. 33. <<

[23] Murray, *Luftwaffe*, pp. 10 y 60. <<

[24] Las cifras son de Overy, *Air War*, p. 150. <<

[25] Las citas proceden de Liddell Hart, *History*, pp. 595-596; véase también Webster y Frankland, *Strategic Air Offensive*, vol. 1, p. 178. <<

[26] Webster y Frankland, *ibid*, p. 233. <<

[27] A. Tooze, *The Wages of Destruction: The Making and Breaking of the Nazi Economy*, Londres, Penguin, 2006, pp. 596-602, un análisis brillante y revisionista. <<

[28] Véanse Hastings, *Bomber Command*, p. 246, para las estadísticas sobre daños, y W. Murray, *Strategy for Defeat: The Luftwaffe 1939 —1945*, Maxwell (AL), Air University Press, 1983, p. 169, en lo relativo a Speer y Hitler. Nótese que este es un libro distinto y algo anterior al *Luftwaffe* de Murray, aunque utiliza muchos de los mismos datos. <<

[29] Véase Longmate, *The Bombers*, cap. 21, «The Biggest Chop Night Ever»; Hastings, en *Bomber Command*, p. 319, reproduce las citas de Harris, mientras que en la p. 320 cita la historia oficial. <<

[30] R. Weigley, *The American Way of Warfare: A History of United States Military Strategy and Policy*, Bloomington, Indiana University Press, 1973; el cap. 14 refleja sus propios comentarios sobre las ofensivas aéreas de la USAAF. <<

[31] W. F. Craven y J. L. Cate, eds., *The Army Air Forces in World War II*, Chicago, University of Chicago Press, 1948-1958, 7 vols., es revelador al respecto; véase el vol. 2, cap. 9, «The Casablanca Directive», de Arthur B. Ferguson. <<

[32] Bendiger, *Fall of Fortresses*, pp. 232-234. Aquí el lenguaje de Bendiger es desdeñoso. <<

[33] Las cifras provienen de A. Furse, *Wilfrid Freeman: The Genius Behind Allied Survival and Air Supremacy 1939 to 1945*, Staplehurst (Reino Unido), Spellmount Press, 1999, p. 234; difieren ligeramente en Liddell Hart, *History*, p. 603. <<

[34] Craven y Cate, eds., *Army Air Forces*, vol. 2, pp. 702-703; la descripción aparece en el cap. 20, «Pointblank», de Arthur B. Ferguson. <<

[35] Craven y Cate, *ibid.*, pp. 705 y 706. <<

[36] Karl Mendelssohn, *Science and Western Domination*, Londres, Thames & Hudson, 1976. La historia la ha ampliado Daniel Headrick, *Power over Peoples: Technology, Environments, and Western Imperialism, 1400 to the Present*, Princeton, Princeton University Press, 2010. <<

[37] A. Harvey-Bailey, *The Merlin in Perspective*, Derby (Reino Unido), Rolls-Royce Heritage Trust, 1983, es una obra muy técnica, pero también importante por subrayar el papel clave del director general de Rolls-Royce, E. W. Hives, tras la muerte de Royce. Véase también H. Glancy, *Spitfire: The Biography*, Londres, Atlantic Books, 2006, cap. 1. <<

[38] Harvey-Bailey, *Merlin*. <<

[39] El libro *Spitfire* de Glancy es solo el más obvio. Véanse también Alfred Price, *The Spitfire Story*, Londres, Arms and Armour, 1995, y la notable obra de Len Deighton *Fighter: The True Story of the Battle of Britain*, Londres, Pimlico, 1996. <<

[40] *The Story of the Spitfire*, DVD, Pegasus, 2001. <<

[41] Harvey-Bailey, *Merlin*, es excelente en lo relativo al constante incremento de la potencia del motor. Los no menos impresionantes esfuerzos de los ingenieros de Packard para producir en masa motores Merlin 61 en Estados Unidos aparecen magníficamente descritos en Arthur Herman, *Freedom's Forge: How American Business Produced Victory in World War II*, Nueva York, Random House, 2012, pp. 103-105. <<

[42] Véase Furse, *Wilfrid Freeman*. <<

[43] D. Birch, *Rolls-Royce and the Mustang*, Derby (Reino Unido), Rolls-Royce Historical Trust, 1987, p. 10; la foto del avión original está en la misma página. <<

[44] Furse, *Wilfrid Freeman*, pp. 226-229, presenta una extraordinaria labor detectivesca. <<

[45] Paul A. Ludwig, *P-51 Mustang: Development of the Long-Range Escort Fighter*, Surrey (Reino Unido), Ian Allen, 2003, en especial el cap. 5, sobre la resistencia de Echols. <<

[46] Birch, en *Rolls-Royce and the Mustang*, reproduce entera la carta de Hitchcock en las pp. 37-39; véanse también pp. 147-148. La cita de los historiadores oficiales aparece en Craven y Cate, eds., *Army Air Services*, vol. 4, pp. 217-218. <<

[47] Craven y Cate, eds., *Army Air Services*, vol. 3, p. 8. <<

[48] El informe de Lovett y la respuesta de Arnold se describen muy bien en Ludwig, *P-51 Mustang*, pp. 143-145 y 148. <<

[49] Pueden verse dos en Murray, *Luftwaffe*, y N. Frankland, *The Bombing Offensive Against Germany*, Londres, Faber, 1965. <<

[50] Furse, *Wilfrid Freeman*, pp. 234-235. <<

[51] Véase www.cebudanderson.com/droptanks.htm; se trata de una fuente inusual (consultada en mayo de 2008), las memorias de Donald W. Marner, un mecánico estadounidense que en 1944-1945 sirvió en un escuadrón de Mustang con base en Suffolk, y cuya principal tarea consistió en conseguir un buen número de ellos de sus colegas de la RAF. Bendiger también menciona la gratitud del aviador estadounidense por aquellos pintorescos tanques externos de cartón piedra. Para confirmar la inmensa importancia de los tanques externos (especialmente la versión de cartón piedra) en la guerra aérea, véase Ludwig, *P-51 Mustang*, pp. 168-170. <<

[52] Craven y Cate, eds., *Army Air Forces*, vol. 3, cap. 3, sobre la «Gran Semana», y Murray, *Luftwaffe*, pp. 223 y ss. Ludwig, en *P-51 Mustang*, p. 204, presenta cifras comparativas de los índices de derribos del P-38, el P-47 y el P-51. En cierta medida, pues, y como señala G. E. Cross, el P-47 Thunderbolt quedó eclipsado por el Mustang, de modo parecido a como el Hurricane había quedado eclipsado por el Spitfire en la batalla de Inglaterra, aunque en realidad los cuatro tipos de aviones desempeñaron un papel vital. Véase Cross, *Jonah's Feet Are Dry: The Experience of the 353rd Fighter Group During World War Two*, Ipswich (Reino Unido), Thunderbolt, 2001. <<

[53] Furse, *Wilfrid Freeman*, pp. 239-241. <<

[54] Véase Craven y Cate, eds., *Army Air Forces*, vol. 3, p. 63, sobre la idea de que las batallas aéreas hicieron «más por derrotar a la Luftwaffe que la destrucción de las fabricas de aviones». Existe una vasta bibliografía en alemán, muy bien resumida en inglés en el vol. 7 de la historia oficial alemana: Horst Boog *et al.*, *The Strategic Air War in Europe, 1943 —1944/45*, vol. 7 de *Germany and the Second World War*, Oxford, Oxford University Press, 2006. <<

[55] Overy, *Why the Allies Won*, p. 152. Las cifras del párrafo anterior proceden de Murray y Millett, *A War to Be Won*, pp. 324-325. La anécdota de Kocke es de E. R. Hooton, *Eagle in Flames: The Fall of the Luftwaffe*, Londres, Arms and Armour, 1997, pp. 270-271, también con nombres de otros ases de la aviación abatidos en esa época (se trata de un magnífico y casi apabullante análisis estadístico de la guerra aérea en Europa). <<

[56] Frankland, *The Bombing Offensive*, p. 86, ofrece una descripción realmente nítida de cómo la llegada de los cazas estadounidenses de largo alcance redundó en la subsiguiente ventaja del Mando de Bombardeo. <<

[57] Murray y Millett, *A War to Be Won*, p. 413. Craven y Cate, eds., *Army Air Forces*, vol. 3, es toda ella una obra excelente. Véase también W. Hays Parks, «“Precision” and “Área” Bombing: Who Did Which And When?», *Journal of Strategic Studies*, vol. 18, n.º 1 (marzo de 1995), pp. 145-174. Agradezco la comunicación personal al autor (el 30 de junio de 2008) de la profesora Tami Biddle, cuyas obras (entre ellas *Rhetoric and Reality*) están obligando a los estudiosos a reconsiderar seriamente los retos que afrontó Harris a partir de mediados de 1942. <<

[58] Hastings, *Bomber Command*, pp. 342-343. <<

[59] J. Scutts, *Mustang Aces of the Eighth Air Force*, Oxford, Osprey Military Series, 1994, pp. 56-60, sobre la llegada del Me-262. <<

[60] Sobre las decrecientes cifras de combustible de la aviación, véase M. Cooper, *The German Air Force, 1933 —1945: An Anatomy of Failure*, Londres, Jane's, 1981, pp. 348-349 y 360. <<

[61] Hastings, *Bomber Command*, pp. 422-423. <<

[62] Saward, *Victory Denied*; Harris, *Bomber Offensive*. <<

[63] Todas esas obras ya se han citado antes. Resulta evidente mi deuda con los trabajos de Hastings, Murray, Biddle y Overy, y hasta qué punto sus conclusiones tienen sentido para mí. Véanse Hastings, *Bomber Command*, caps. 14-15; Murray, *Luftwaffe*, caps. 7-8; Biddle, *Rhetoric and Reality*, cap. 5 y Conclusiones; Overy, *Why the Allies Won*, pp. 149-163. Pero quienes quizá se llevan la palma son Webster y Frankland, en *Strategic Air Offensive*, vol. 3, y Craven y Cate, eds., en *Army Air Forces*, vol. 3, *passim*, como modelos de erudición, objetividad y perspicacia. <<

[64] El cálculo de los costes del cohete V en comparación con las cifras de aviones aparece en Overy, *Why the Allies Won*, p. 294. Las extrañas exigencias de Hitler con respecto al Messerschmitt Me-262 aparecen muy bien descritas en D. Irving, *The Rise and Fall of the Luftwaffe: The Life of Luftwaffe Marshall Erhard Milch*, Londres, Weidenfeld & Nicolson, 1973, cap. 21. <<

[65] Los últimos volúmenes de Craven y Cate, eds., *Army Air Forces*, sobre la guerra del Pacífico, son los mejores en este tema, pero hay también un gran análisis en Murray y Millet, *A War to Be Won*, caps. 17-18. <<

[66] Los infames atentados del 11-S en Manhattan y el Pentágono se cobraron casi tres mil vidas. <<

[67] La mejor necrológica de Harker es la del *Times* de Londres, publicada el 14 de junio de 1999, en la que se le describe como «el hombre que puso el Merlin en el Mustang». Es evidente que su autor no tiene ni idea de la posterior oposición al Merlin-Mustang ni de los comentarios sobre su acogida «en Washington como maná caído del cielo». Pero al menos acierta con Harker. <<

3. CÓMO PARAR UNA GUERRA RELÁMPAGO

[1] La cita procede de R. Atkinson, *An Army at Dawn: The War in North Africa, 1942—1943*, Nueva York, Henry Holt, 2003, p. 350; la principal batalla se describe en pp. 359-392. Véase también S. W. Mitcham, *Blitzkrieg No Longer: The German Wehrmacht in Battle, 1943*, Barnsley (Reino Unido), Pen and Sword Books, 2010, pp. 66 y ss. <<

[2] Descrito gráficamente en Atkinson, *Army at Dawn*, pp. 212-213. <<

[3] Williamson Murray, *German Military Effectiveness*, Baltimore, Nautical and Aviation Publishing, 1992, especialmente cap. 1. B. H. Liddell Hart, *History of the Second World War*, Londres, Cassell's, 1970, es breve pero bueno en cuanto a la campaña polaca (cap. 3) y la derrota de Francia (cap. 7). Con respecto a lo sorprendente que fue el resultado en el segundo caso, véase la gran obra revisionista de E. R. May *Strange Victory: Hitler's Conquest of France*, Nueva York, Hill & Wang, 2000. <<

[4] Véase la trilogía clásica de Waugh *Sword of Honour*, especialmente el segundo volumen, *Officers and Gentlemen*, donde describe gráficamente la derrota de su regimiento ficticio de «Alabarderos Reales» a manos de los alemanes en Grecia y Creta. Al parecer, solo los neozelandeses opusieron resistencia a los invasores, hombre a hombre, aunque a un precio muy elevado. <<

[5] Véase esta tesis en E. L. Jones, *The European Miracle*, Cambridge, Cambridge University Press, 1981, seguida muy estrechamente en P. Kennedy, *The Rise and Fall of the Great Powers*, Nueva York, Random House, 1987, cap. 1. [Hay trad. cast.: *Auge y caída de las grandes potencias*, Barcelona, Debolsillo, 2004.] <<

[6] Hay magníficos y claros detalles, además de buenos mapas, en Archer Jones, *The Art of War in the Western World*, Urbana (IL), University of Illinois Press, 1987. <<

[7] T. Lupfer, *The Dynamics of Doctrine: The Changes in German Tactical Doctrine During the First World War*, Leavenworth (KS), Combat Studies Institute, 1981; y, con una perspectiva más general, T. N. Dupuy, *A Genius for War: The German Army and the General Staff*, Fairfax (VA), Hero Books, 1984. Véanse también los constantes comentarios de R. M. Citino, *Death of the Wehrmacht: The German Campaigns of 1942*, Lawrence (KS), University Press of Kansas, 2007. <<

[8] Véase el excelente resumen de esta espiral de ataque y defensa que hace M. Boot en *War Made New*, Nueva York, Gotham Books, 2006. <<

[9] Se prepararon con esmero algunos excelentes mapas sobre esta campaña para la obra de Liddell Hart *History*, concretamente en sus pp. 110-111, 282, 292 y 300, pero véanse también los mapas de C. Messenger, *World War Two: Chronological Atlas*, Londres, Bloomsbury, 1989. <<

[10] Puede verse un resumen sencillo pero muy útil de todos los movimientos de la campaña norteafricana en Messenger, *World War Two*, pp. 46-55, 88-93, 116-123 y 134-135. <<

[11] Hay un excelente artículo de L. Ceva, «The North African Campaign 1940-43: A Reconsideration», *Journal of Strategic Studies*, vol. 13, n.º 1 (marzo de 1990), pp. 84-104 (parte de un número especial, editado por J. Gooch y titulado «Decisive Campaigns of the Second World War»), que, entre otras cosas, recuerda al lector el importantísimo papel desempeñado por las fuerzas italianas en esta campaña. <<

[12] Citado en *The Rommel Papers*, ed. de B. H. Liddell Hart, Londres, Collins, 1953, p. 249. Véanse también las cartas —asombrosamente francas— de Rommel a su esposa en las páginas adyacentes. La crucial importancia de la escasez de combustible se subraya una y otra vez en B. Ellis, *Brute Force: Allied Strategy and Tactics in the Second World War*, Nueva York, Viking, 1990, cap. 5. <<

[13] Puede verse un magnífico resumen de esta evolución en S. Bidwell, *Gunners at War: A Tactical Study of the Royal Artillery in the Twentieth Century*, Nueva York, Arrow Books, 1972. <<

[14] Liddell Hart, *History*, p. 296. <<

[15] La máxima (y casi única) autoridad aquí es M. Kroll, *The History of Landmines*, Londres, Leo Cooper, 1998. Resulta evidente que se trata de un tema muy poco atractivo, incluso para los propios historiadores militares. <<

[16] Sobre los tanques «batidores» (*flail tanks*) de Hobart —en realidad inventados por un capitán sudafricano, Abraham du Toit—, véase el capítulo 4 de este libro, así como el artículo de Wikipedia (en inglés) «Mine Flail», http://en.wikipedia.org/wiki/Mine_flail. Sobre el detector de minas, véase el artículo (en español) «Detector de minas polaco», http://es.wikipedia.org/wiki/Detector_de_minas_polaco (ambos consultados en junio de 2010). <<

[17] No resulta sorprendente, pues, que Coningham también fuera puesto al mando de las fuerzas aéreas tácticas en las dos grandes campañas posteriores. Sobre las discretas y sobresalientes dotes organizativas de Dawson, véanse los comentarios de aprobación de Ellis en *Brute Force*, pp. 266-267; sobre la historia general de la RAF en la campaña norteafricana de este período, véase D. Richards y H.St. G. Saunders, *Royal Air Force 1939 —1945*, Londres, HMSO, 1954, vol. 2, pp. 160 y ss. El sombrío relato anterior aparece en D. I. Hall, *Strategy for Victory: The Development of British Tactical Air Power, 1919— 1943*, Westport (CT), Praeger, 2008. <<

[18] Todos los libros generales sobre la Segunda Guerra Mundial mencionados en el presente volumen —H. P. Willmott, *The Great Crusade: A New Complete History of the Second World War*, Londres, Michael Joseph, 1989; Messenger, *World War Two*; W. Murray y A. R. Millett, *A War to Be Won: Fighting the Second World War*, Cambridge (MA), Harvard University Press, 2000; R. Overy, *Why the Allies Won*, Londres, Jonathan Cape, 1995; Ellis, *Brute Force*; J. Keegan, *The Second World War*, Nueva York, Penguin, 1990; Liddell Hart, *History*, etcétera— tratan lógicamente de El Alamein y señalan los aspectos habituales: los restringidos límites geográficos, la importancia del abastecimiento, la superioridad numérica de los británicos, la importancia de los campos de minas y la artillería, y la capacidad de lucha de la Wehrmacht. Nada hay en los textos más recientes que haga cambiar este esbozo general. <<

[19] Mitcham, *Blitzkrieg No Longer*, cap. 4, resulta excelente en lo relativo a las tensiones entre Arnim y Rommel. <<

[20] El segundo volumen de la trilogía de Atkinson, *Day of Battle*, sobre las campañas de Sicilia y el resto de Italia, ofrece un análisis excelente, además de una introducción a una extensa bibliografía, con obras como la de C. D'Este *World War Two in the Mediterranean, 1942 —1945*, Chapel Hill (NC), Algonquin Books, 1990. Sobre las cifras de bajas, véase Keegan, *Second World War*, p. 368. <<

[21] T. N. Dupuy, *Numbers, Prediction and War: Using History to Evaluate Combat Factors and Predict the Outcome of Battles*, Fairfax (VA), Hero Books, 1985, incluye numerosas estadísticas. No hace falta seguir la parte predictiva de este ejercicio para encontrar interesantes las estadísticas históricas. <<

[22] Véase especialmente el segundo párrafo del artículo de Wikipedia (en español) «Frente Oriental (Segunda Guerra Mundial)», http://es.wikipedia.org/wiki/Frente_Oriental_(Segunda_Guerra_Mundial), consultado en mayo de 2010. <<

[23] Messenger, *World War Two*, pp. 63-64; David M. Glantz y Jonathan M. House, *When Titans Clashed: How the Red Army Stopped Hitler*, Lawrence, University Press of Kansas, 1995, incluye muchos otros buenos mapas. <<

[24] Cita reproducida en Liddell Hart, *History*, p. 169. <<

[25] Hay más detalles en los —parcialmente coincidentes— últimos capítulos de J. Erickson, *The Road to Stalingrad*, Londres, Weidenfeld & Nicolson, 1975, y en los primeros capítulos del volumen que le sigue, *The Road to Berlin*, Londres, Weidenfeld & Nicolson, 1983. Realmente, con Erickson como maestro, pero también con tantos otros historiadores angloamericanos, como Earl F. Ziemke, el prodigioso David M. Glantz, Ian Bellamy, Malcolm MacIntosh, Albert Seaton y los numerosos y excelentes expertos alemanes sobre el tema, resulta difícil no convertir el aparato de notas sobre la guerra ruso-alemana en algo más extenso que el propio texto. Sobre la aprobación de Liddell Hart de los avances orquestados por la Stavka en torno al área circundante de Stalingrado, véase *History*, p. 481. <<

[26] R. Forczyk, *Erich Von Manstein*, Oxford, Osprey Press, 2010, pp. 36-42, con buenas ilustraciones; Erickson, *Road to Berlin*, pp. 51 y ss. <<

[27] M. K. Barbier, *Kursk: The Greatest Tank Battle, 1943*, St. Paul (MN), MBI Publishing, 2002; M. Healy, *Kursk 1943*, Oxford, Osprey Press, 1992, muy detallado, y Lloyd Clarke, *The Battle of the Tanks: Kursk, 1943*, Nueva York, Atlantic Monthly Press, 2011. <<

[28] Un ejemplo: A. Nagorski, *The Greatest Battle*, Nueva York, Simon & Schuster, 2007. <<

[29] Erickson, *Road to Stalingrad*; Erickson, *Road to Berlin*. Véanse también las reflexiones de Citino, «Death of the Wehrmacht», especialmente pp. 14-19. <<

[30] B. Wegner, «The Road to Defeat: The German Campaigns in Russia, 1941-1943», *Journal of Strategic Studies*, vol. 13, n.º 1 (marzo de 1990), pp. 122-123. Un artículo de lo más intrigante. <<

[31] Véase J. E. Forster, «The Dynamics of *Volksgemeinschaft*: The Effectiveness of the German Military Establishment in the Second World War», en A. Millett y W. Murray, eds., *Military Effectiveness*, Londres, Allen & Unwin, 1988, vol. 3, pp. 201-202. <<

[32] P. Carell, *Hitler's War on Russia*, trad. de Ewald Osers, Londres, Corgi, 1966, p. 623. Carell (en realidad, Paul Karl Schmidt) era un antiguo nazi y un destacado propagandista de guerra que logró eludir los juicios de Nuremberg y convertirse en un escritor de gran éxito de historias militares; obras que siempre resultaban informativas, pero con puntos de vista dudosos. <<

[33] Cita reproducida de Wegner, «The Road to Defeat», pp. 122-123. <<

[34] Correo electrónico de Igor Biryukov al autor, 7 de junio de 2010. <<

[35] Los títulos dan fe de ello: Ellis, *Brute Force*; Glantz y House, *When Titans Clashed*, y la excelente obra de R. Overy *Russia's War: Blood upon the Snow*, Nueva York, TV Books, 1997. <<

[36] D. Orgill, *T-34: Russian Armor*, Nueva York, Ballantine Books, 1971, está lleno de tales citas. <<

[37] Carell, *Hitler's War*, pp. 75-76; véase también el excelente artículo de Wikipedia (en español) «T-34», http://es.wikipedia.org/wiki/T-34 (consultado en mayo de 2010), con una magnífica bibliografía. <<

[38] Las citas de Mellethin, Von Kleist y Guderian proceden de Orgill, *T-34*. La asombrosa cantidad de T-34 vendidos en la posguerra en todo el mundo se detalla en el artículo de Wikipedia «T-34» ya citado. <<

[39] Aunque de un modo indirecto, describiendo las mejoras realizadas a partir de 1942; véase Orgill, *T-34*, pp. 73 y ss. <<

[40] Véase «T-34», en Wikipedia. <<

[41] Mary R. Habeck, *Storm of Steel: The Development of Armor Doctrine in Germany and the Soviet Union*, Ithaca, Cornell University Press, 2003, contiene muchos comentarios interesantes sobre los «préstamos» mutuos entre varias de las fuerzas armadas de entreguerras. Véase también el artículo de Wikipedia (en inglés) «J. Walker Christie», http://en.wikipedia.org/wiki/J._Walter_Christie (consultado en mayo de 2011). <<

[42] Breves detalles en Orgill, *T-34*. <<

[43] M. Bariatinsky, «Srednii Tank T-34-85», *Istoria Sozdania* en <http://www.cardarmy.ru/armor/articles/t3485.htm> (consultado el 26 de mayo de 2011). Agradezco al profesor Jonathan Haslam, de Cambridge, que llamara mi atención sobre esta fuente de información. <<

[44] Un texto sumamente informativo, a pesar de su agresivo título, es A. Isaev, «Against the T-34 the German Tanks Were Crap», en A. Drabkin y O. Sheremet, eds., *T-34 in Action*, Mechanicsburg (PA), Stackpole Books, 2008, cap. 2. <<

[45] «An Evaluation of the T-34 and KV Tanks by Workers of the Aberdeen Testing Grounds of the U. S., Submitted by Firms, Officers and Members of Military Commissions Responsible for Testing Tanks», disponible en http://www.battlefield.ru/en/documents/80-armor-and-equipment/300-t34-kv1-aberdeen-evaluation.html. Agradezco al profesor Jonathan Haslam, de Cambridge, que llamara mi atención sobre esta fuente de información. <<

[46] *Ibid*. También Carell, en *Hitler's War*, señala con frecuencia la necesidad de que los comandantes de T-34 tuvieran a mano una maza, así como la falta de una radio decente. Resulta asombroso que en los primeros años no lo hicieran mucho peor. <<

[47] Healey, *Kursk 1943*, p. 31; Mitcham, *Blitzkrieg No Longer*, p. 132. <<

[48] Considero que la mejor fuente de información general sobre este tema es G. L. Rottman, *World War II Anti-Tank Tactics*, Oxford, Osprey Publishing, 2005, pp. 45 y ss. <<

[49] La cita de Keegan procede de su obra *Second World War*, p. 407. Y véase la confirmación en David M. Glantz, *Colossus Reborn*, Lawrence (KS), University Press of Kansas, 2005, p. 29. <<

[50] Barbier, *Kursk*, p. 55. Pueden hallarse cifras similares en la valiosa obra de W. S. Dunn Jr. *The Soviet Economy and the Red Army 1930 —1945*, Westport (CT), Praeger, 1995, p. 179. <<

[51] Dunn, *Soviet Economy*, da cifras impresionantes. <<

[52] Glantz, *Colossus Reborn*, pp. 355 y ss. <<

[53] *Ibid*. La creación de aquellos enormes parques de pontones, con puentes tipo Lego de diferentes longitudes y capacidades de carga, presenta muchas similitudes con la historia de los Seabees (véase el capítulo 5), pero todavía no he encontrado un equivalente soviético del almirante Ben Moreell. <<

[54] Glantz, *Colussus Reborn*, pp. 361-362; Barbier, *Kursk*, p. 58. <<

[55] Barbier, *Kursk*, p. 58; véase Mitcham, *Blitzkrieg No Longer*, p. 138, sobre los esfuerzos de los partisanos en Kursk. La observación de Stone procede de *A Military History of Russia*, Westport (CT), Praeger, 2006, pp. 212-213. <<

[56] http://www.dupuyinstitute.org/ubb/Forum4/HTML/000052.html. <<

[57] Tanto W. Murray, *Luftwaffe*, Baltimore, Nautical and Aviation Publishing Company of America, 1985, como R. Muller, *The German Air War in Russia*, Baltimore, Nautical and Aviation Publishing Company of America, 1992, muestran los tremendos efectos de las campañas de bombardeo estratégico de la RAF y la USAAF a la hora de apartar a la aviación alemana del frente oriental, dejando atrás sobre todo aviones para respaldar a las fuerzas terrestres. Véase Richard J. Evans, *The Third Reich at War*, Nueva York, Penguin, 2008, p. 461, para las estadísticas concretas. <<

[58] Las cifras de Mitcham, que se basan en el trabajo previo de Niepold, aparecen en *The German Defeat in the East 1944 —45*, Mechanicsburg (PA), Stackpole Books, 2001, pp. 16 y 36. V. Hardesty, *Red Phoenix: The Rise of Soviet Power*, Minnetonka (MN), Olympic Marketing Corp, 1982, es mejor en este tema. <<

[59] Murray, *Luftwaffe*, y Muller, *German Air War*, son buenas introducciones a este tema. <<

[60] Pueden verse detalles sobre los Sturmovik en el artículo de Wikipedia (en español) «Ilyushin Il-2», http://es.wikipedia.org/wiki/Ilyushin_Il-2; también se describen en A. Brookes, *Air War over Russia*, Horsham (Surrey), Ian Allen, 2003, p. 63. <<

[61] Erickson, *Road to Berlin*, cap. 5; Mitcham, *German Defeat in the East*; Glantz y House, *When Titans Clashed*, cap. 13. <<

[62] Véanse el artículo de Wikipedia (en español) «Operación Bagratión», http://es.wikipedia.org/wiki/Operación_Bagration; Mitcham, *The German Defeat in the East*, cap. 1, y la descripción completa en S. Zaloga, *Bagration 1944: The Destruction of Army Group Centre*, Oxford, Osprey Press, 1996. <<

[63] Véase especialmente Habeck, *Storm of Steel*, pp. 232-333. La ironía de que los ejércitos soviéticos se volvieran más flexibles justo cuando los ejércitos alemanes se agarrotaban se trata en los capítulos intermedios de la excelente obra de Glantz y House *When Titans Clashed*, caps. 9-13; Stone también trata el tema en *A Military History of Russia*, pp. 202 y ss. <<

[64] Mitcham, *Blitzkrieg No Longer*, *passim*. <<

[65] *Ibid.*; Erickson, en *Road to Berlin*, caps. 11-16, proporciona una enorme cantidad de detalles. <<

[66] Véanse los terribles detalles en N. Fergusson, *The War of the World: Twentieth-Century Conflict and the Descent of the West*, Nueva York, Penguin, 2004 [hay trad. cast.: *La guerra del mundo. Los conflictos del siglo* XX *y el declive de Occidente (1904-1953)*, Barcelona, Debate, 2007], recientemente complementados por I. Kershaw, *The End: Hitler's Germany, 1944 —45*, Londres, Allen Lane, 2011. <<

[67] Mitcham, *Blitzkrieg No Longer*, pp. 215-216. El reflexivo trabajo de Zeitzler apareció en el número de abril de 1962 de *Military Review*, con el título de «Men and Space in War: A German Problem in World War II»; es muy poco conocido y, por ello, merece la pena recuperarlo. También Willmott subraya este punto, en una ingeniosa forma comparativa, en *The Great Crusade*, cap. 5, «Time, Space, and Doctrine». <<

[68] O. P. Chaney, *Zhukov*, ed. rev., Norman, University of Oklahoma Press, 1996, proporciona excelentes detalles. <<

4. CÓMO AVANZAR EN UNA COSTA EN PODER DEL ENEMIGO

[1] Véase, por ejemplo, D. J. B. Trim y M. C. Fissel, eds., *Amphibious Warfare 1000—1700*, Leiden, Brill, 2006, y para los que prefieran los medios electrónicos, un artículo bastante bueno de Wikipedia (en inglés) es «Amphibious warfare», http://en.wikipedia.org/wiki/Amphibious_warfare (consultado el 1 de mayo de 2008). También está el impresionante trabajo de D. Abulafia *The Great Sea: A Human History of the Mediterranean*, Londres, Allen Lowe, 2010, con una gran cobertura de las campañas realizadas en aquellas aguas. <<

[2] Las descripciones de estas incursiones aparecen en la obra clásica de Bernard Fergusson *The Watery Maze: The Story of Combined Operations*, Londres, Collins, 1961, junto con capítulos sobre invasiones propiamente dichas. Pero Fergusson se muestra tan entusiasta ante cualquier acción emprendida contra el enemigo que la distinción operativa no queda clara. <<

[3] *Ibid*., p. 47. <<

[4] La forma más rápida de acceder a esta historia en español es consultando «La conquista de la Isla Tercera, 1583», de R. Cerezo, en http://www.todoababor.es/articulos/16-conquistaterceras.htm. <<

[5] Véanse B. H. Liddell Hart, *The British Way in Warfare*, Londres, Faber & Faber, 1932, especialmente el cap. 1, y el análisis, más moderno, de M. E. Howard en *The Continental Commitment*, Londres, Maurice Temple Smith, 1972. <<

[6] Sobre el fiasco de Tanga, véase Fergusson, *Watery Maze*, pp. 24-29. <<

[7] Véase A. Millett y W. Murray, eds., *Military Effectiveness*, Londres, Allen & Unwin, 1988, especialmente la Introducción y las Conclusiones del vol. 1. <<

[8] Es difícil saber por dónde empezar (o dónde parar) en cuanto a las referencias a Galípoli. La obra clásica sobre los aspectos militares es la de Alan Moorhead, *Gallipoli*, Londres, Hamish Hamilton, 1956, mientras que la de R. Rhodes James, *Gallipoli*, Londres, Batsford, 1965, es mejor en el aspecto político; asimismo, un reciente análisis muy bueno es el de L. A. Carlyon, *Gallipoli*, Londres, Doubleday, 2002. El lector que esté lejos de una buena biblioteca puede encontrar un brevísimo resumen en el artículo de Wikipedia (en español) «Batalla de Galípoli», http://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_Galípoli, o consultar su versión en inglés, bastante más extensa. <<

[9] Véanse Correlli Barnett, *Engage the Enemy More Closely: The Royal Navy in the Second World War*, Londres, Hodder & Stoughton, 1991, pp. 540-543; Fergusson, *Watery Maze*, pp. 36-43, y las importantes memorias del primer director del ISTCD, L. E. H. Maund, *Assault from the Sea*, Londres, Methuen, 1949. <<

[10] S. W. Roskill, *The War at Sea, 1939 —1945*, Londres, HMSO, 1954-1961, vol. 1; Barnett, *Engage the Enemy*, caps. 3-13. <<

[11] Los dos grandes historiadores de la Royal Navy en el siglo XX, Arthur Marder y Stephen Roskill, discrepaban en muchas cuestiones. Sobre la interferencia de Churchill y el mal resultado de la campaña de Noruega, sin embargo, había una notable coincidencia: véase A. J. Marder, «Winston Is Back!», *English Historical Review*, supl. 5 (1972); S. W. Roskill, *Churchill and the Admirals*, Londres, Collins, 1977, cap. 8 y Apéndice, pp. 283-299. <<

[12] B. H. Liddell Hart, *History of the Second World War*, Londres, Cassell's, 1970, p. 226. Sobre la campaña de Creta, véanse Barnett, *Engage the Enemy*, caps. 11-12, y especialmente C. MacDonald, *The Lost Battle: Crete 1941*, Nueva York, Macmillan, 1993, especialmente el espeluznante cap. 10, «Ordeal at Sea». <<

[13] W. Murray y A. R. Millett, *A War to Be Won: Fighting the Second World War*, Cambridge (MA), Harvard University Press, 2000, p. 106. Las estadísticas sobre la potencia aérea de Noruega se recogen en Liddell Hart, *History*, p. 59, mientras que las relativas al *Prince of Wales* y el *Repulse* aparecen en la p. 226. <<

[14] Barnett, *Engage the Enemy*, pp. 203-206, es fulminante, y Fergusson, *Watery Maze*, pp. 59-69, resulta esclarecedor. Véase también el detallado estudio de A. J. Marder *Operation* «*Menace*», Oxford, Oxford University Press, 1976. <<

[15] Fergusson, *Watery Maze*, p. 166; Barnett, *Engage the Enemy*, pp. 864-868. <<

[16] Sobre la curva de aprendizaje de Operaciones Conjuntas, véase Barnett, *Engage the Enemy*, pp. 545-546, y los caps. 11-15 de P. Ziegler, *Mountbatten: A Biography*, Nueva York, Knopf, 1985. <<

[17] La bibliografía sobre la incursión de Dieppe es en sí misma un campo de minas. Fergusson, en *Watery Maze*, pp. 175-185, se muestra impenitente en cuanto a su utilidad. Véanse, como contraste, T. Robertson, *The Shame and the Glory*, Toronto, McLelland & Stewart, 1967, y Denis y Shelagh Whitaker, *Dieppe: Tragedy to Triumph*, Whitby (ON), McGraw-Hill, 1967, pp. 293-304, una obra muy crítica, pero que en última instancia opta por resaltar los beneficios de la operación de cara a los posteriores éxitos del Día D. <<

[18] Fergusson, *Watery Maze*, p. 185; el lenguaje de Churchill sería bastante más circunspecto —«Su sacrificio no fue en vano»— cuando escribiera su *History*. Pero resulta evidente, a tenor de lo señalado en el esclarecedor estudio de D. Reynolds *In Command of History: Churchill Writing and Fighting the Second World War*, Londres, Penguin, 2004, pp. 345-348, que Churchill, Ismay, Mountbatten y otros miembros del alto mando británico se vieron en un aprieto a la hora de explicar la operación después de la guerra. <<

[19] Sobre la colaboración angloamericana, especialmente entre 1942 y 1944, no hay nada como el trabajo clásico de H. Feis *Churchill, Roosevelt, Stalin: The War They Waged and the Peace They Fought*, Princeton, Princeton University Press, 1957, pp. 37-324. El aspecto más militar se trata en M. Matloff, *Strategic Planning for Coalition War, 1943 —1944*, Washington, Center of Military History, 1994, y en la magnífica obra de M. E. Howard *Grand Strategy*, vol. 4, *August 1942— September 1943*, Londres, HMSO, 1972. <<

[20] Barnett, *Engage the Enemy*, p. 554. <<

[21] *Ibid*., p. 563. Puede verse una magnífica descripción de este caos en R. Atkinson, *An Army at Dawn: The War in North Africa, 1942 —1943*, Nueva York, Holt, 2002. <<

[22] Véanse el juicioso trabajo de M. E. Howard *The Mediterranean Strategy in the Second World War*, Londres, Weidenfeld & Nicolson, 1967, así como su historia oficial, *Grand Strategy*, vol. 4. La implacable crítica de Barnett a la estrategia mediterránea de «alta mar» en *Engage the Enemy*, caps. 17-18 y 20-22, me parece menos equilibrada. S. E. Morison proporciona una perspectiva estadounidense en *Strategy and Compromise*, Boston, Little, Brown, 1958, así como en su *History of United States Naval Operations in World War II*, Boston, Little, Brown, 1947-1962, vol. 9. <<

[23] Morison, *History*, vol. 9, es una obra maravillosamente rigurosa. Liddell Hart, *History*, caps. 27 y 30, es agradablemente sucinta. Atkinson, *The Day of Battle: The War in Sicily and Italy, 1943 —1944*, Nueva York, Holt, 2007, es épica a flor de tierra. <<

[24] Liddell Hart, *History*, p. 445; véase también Barnett, *Engage the Enemy*, pp. 627-650. <<

[25] Para lo anterior, véanse Liddell Hart, *History*, pp. 460-465; Morison, *History*, vol. 9, parte III, y Atkinson, *Day of Battle*, parte II. <<

[26] Liddell Hart, *History*, pp. 526-532; Atkinson, *Day of Battle*, parte III, y Morison, *History*, vol. 9, parte IV. <<

[27] Obsérvense también los títulos de las principales partes de la historia de Liddell Hart: «El cambio» (parte V), «El retroceso» (parte VI), «Retroceso total» (parte VII) y «Final» (parte VIII). <<

[28] El lugar donde resulta más fácil encontrar este texto probablemente sea la biografía de su abuelo escrita por David Eisenhower, *Eisenhower at War 1943—1945*, Nueva York, Random House, 1986, p. 252. <<

[29] Hay miles de libros sobre el Día D y la campaña de Normandía, incluidas algunas magníficas historias oficiales (inglesas, canadienses, estadounidenses) sobre sus fuerzas aéreas, ejércitos, armadas e inteligencia. Creo que las mejores obras en un solo volumen son las de M. Hastings, *Overlord*, Londres, Michael Joseph, 1984; S. Ambrose, *D-Day, June 6th, 1944*, Nueva York, Simon & Schuster, 1994, y C. Ryan, *The Longest Day*, Nueva York, Simon & Schuster, 1959. Hay también algunos mapas e ilustraciones maravillosos en *Purnell's History of the Second World War*, vol. 5, pp. 1.793-1.942. <<

[30] Barnett, *Engage the Enemy*, caps. 24-25, proporciona un muy buen resumen de la planificación y organización, al igual que hace *Purnell's History*, vol. 5, pp. 1.794-1.795 y 1.870-1.875. <<

[31] Puede verse un brevísimo resumen de la vida de Ramsay en el artículo de Wikipedia (en español) «Bertram Ramsay», http://es.wikipedia.org/wiki/Bertram_Ramsay, o consultar su versión en inglés, bastante más extensa. <<

[32] R. Overy, *Why the Allies Won*, Londres, Jonathan Cape, 1995, p. 183. <<

[33] C. Gross y M. Postlethwaite, *War in the Air: The World War Two Aviation Paintings of Mark Postlethwaite*, Marlborough (Reino Unido), Crowood Press, 2004, p. 78. <<

[34] M. K. Barbier, *D-Day Deception: Operation Fortitude and the Normandy Invasion*, Westport (CT), Praeger, 2007, es un estudio realmente importante sobre el tema, y un buen complemento de C. Cruikshank, *Deception in World War II*, Oxford, Oxford University Press, 1979, que tiene fotografías extraordinarias, a veces hilarantes. Pero el estudioso serio de esta maniobra de engaño debería consultar también una obra más cauta: C. Bickell, «Operation Fortitude South: An Analysis of Its Influence upon German Dispositions and Conduct of Operations in 1944», *War and Society*, vol. 18, n.º 1 (mayo de 2000), pp. 91-122. El artículo cuenta con una excelente bibliografía, aunque obviamente no incluye los hallazgos de Barbier y otros trabajos posteriores. <<

[35] F. H. Hinsley *et al.*, *British Intelligence in the Second World War*, vol. 3, parte 2, Nueva York, Cambridge University Press, 1988, sección 13, *Overlord*, es impresionante en su descripción de los aspectos relacionados tanto con el engaño como con la inteligencia de la operación de Normandía. Véanse también otras dos apreciadas obras: D. Kahn, *Hitler's Spies: German Military Intelligence in World War Two*, Nueva York, Macmillan, 1978, y M. E. Howard, *Strategic Deception*, Londres, HMSO, 1990, que es también el vol. 5 de *British Intelligence in the Second World War*. <<

[36] F. H. Hinsley *et al.*, *British Intelligence in the Second World War*, vol. 3, parte 2, pp. 107n., 127 y 153, sobre los ataques de la resistencia. Pueden verse detalles bastante sorprendentes sobre la cooperación del SOE con los franceses en M. R. D. Foot, *SOE: An Outline History of the Special Operations Executive, 1940 —1945*, Londres, BBC Publications, 1984, especialmente pp. 222-229. <<

[37] Citado en Overy, *Why the Allies Won*, p. 195. Como de costumbre, un magnífico y breve resumen. <<

[38] Probablemente esto lo refleje mejor la gran escena de la versión cinematográfica de 1962 de la obra de Ryan, *El día más largo* (donde Curt Jürgens interpreta a Blumentritt), que ninguna descripción escrita. <<

[39] Hay un análisis insuperable (con excelentes mapas y tablas) en Roskill, *War at Sea*, vol. 3, parte 2, pp. 5-74; pero véanse también Barnett, *Engage the Enemy*, caps. 24-25, para tener otra versión, y Ambrose, *D-Day*, caps. 5-9. <<

[40] Hay una extraordinaria foto de cuatro Beaufighter que llegan de todas direcciones para atacar a los dragaminas y destructores alemanes en un puerto del canal, en junio de 1944; aparece en C. Bekker, *The German Navy 1939-1945*, Londres/Nueva York, Hamlyn, 1972, p. 179. <<

[41] Roskill, *War at Sea*, vol. 3, parte 2, pp. 53-59, detalla la contención y la derrota de los submarinos alemanes, así como las pérdidas aliadas. <<

[42] La trayectoria de Hobart ha sido objeto de numerosos estudios, entre ellos una magnífica biografía de K. Macksay, *Armored Crusader*, Londres, Hutchison, 1967, y un artículo extremadamente vívido de T. J. Constable, «The Little-Known Story of Percy Hobart», *Journal of Historical Review*, vol. 18, n.º 1, (enero-febrero de 1999), también enihr.org/jhr/v18/v18n1p-2_Constable.html (consultado el 20 de febrero de 2008). Vale la pena saborear las ilustraciones de aquellos extraños artilugios que aparecen en *Purnell's History*, vol. 5, pp. 1.834-1.835 y 1.919. La directiva de Churchill con respecto a volver a contratar a Hobart aparece en la versión electrónica de Constable sobre esta extraordinaria historia. <<

[43] Citado en Ambrose, *D-Day*, p. 551, un reconocimiento característicamente generoso de lo que ocurrió en otras playas aparte de Omaha y Utah. <<

[44] *Ibid*., p. 323; dedica nueve capítulos a la historia de la playa Omaha. Véanse también Hastings, *Overlord*, pp. 105-121, y Murray y Millett, *A War to Be Won*, pp. 417-423, una obra extremadamente crítica con Bradley, la marina estadounidense y toda la operación de la playa Omaha. También aquí estoy en deuda con la profesora Tami Biddle por ayudarme a entender mejor toda la serie de dificultades a las que se enfrentaron los planificadores y comandantes de la playa Omaha. <<

[45] Ambrose, *D-Day*, p. 576; Roskill, *History*, vol. 3, parte 2, p. 53, nos proporciona un total inusualmente exacto de 132.715 hombres desembarcados. No está claro cuándo se efectuaron esos recuentos —al anochecer, a media noche o al amanecer del día siguiente—, o si se incluyen en ellos las fuerzas aerotransportadas. Tampoco importa mucho. <<

[46] D. Eisenhower, *Eisenhower at War*, pp. 425-426. <<

[47] Barnett, *Engage the Enemy*, pp. 843-851; y, con menos aspereza, Roskill, *History*, vol. 2, parte 2, pp. 142-153. <<

[48] Véase su uso en *Purnell's History*, vol. 5, p. 1.793. <<

[49] Hay aquí una excelente sinergia angloamericana, detectada por J. A. Isley y P. A. Crowl, *The U. S. Marines and Amphibious War: Its Theory, and Its Practice in the Pacific*, Princeton, Princeton University Press, 1951, pp. 583-584; las lanchas de desembarco y de transporte de infantería de mayor tamaño eran de diseño británico, mientras que los LVT y DUKW eran una idea estadounidense. En conjunto encajaban perfectamente. <<

[50] *Ibid*., pp. 581-582. Su cap. 12, «Amphibious Progress, 1941-1945», es una magnífica reflexión, que incluye también algunas referencias a operaciones anfibias europeas. <<

5. CÓMO VENCER LA «TIRANÍA DE LA DISTANCIA»

[1] G. Blainey, *The Tyranny of Distance*, Londres, Macmillan, 1968, un libro que trata principalmente acerca del modo en que las vastas distancias configuraron la historia de Australia, pero con implicaciones también para la historia del océano Pacífico en general. <<

[2] Para lo que sigue, véanse en general R. Storry, *Japan and the Decline of the West in Asia 1894 —1943*, Londres, Longman, 1979, y P. Kennedy, *The Rise and Fall of the Great Powers*, Nueva York, Random House, 1987, pp. 206-209 y 298-302. <<

[3] Véase R. Hackett, *Yamagata Arimoto and the Rise of Modern Japan 1838 —1922*, Cambridge (MA), Harvard University Press, 1971. <<

[4] Aparte de Storry, *Japan*, véase también R. Myers y M. Peattie, *The Japanese Colonial Empire 1895 —1945*, Princeton, Princeton University Press, 1984. <<

[5] La mejor descripción breve de las crisis de Asia oriental en la década de 1930 (hay muchas obras maravillosas, más antiguas) se encuentra en A. Iriye, *The Origins of the Second World War in Asia and the Pacific*, Londres, Longman, 1987. Los motivos económicos del afán expansionista de Japón se tratan de manera brillante en M. A. Barnhart, *Japan Prepares for Total War: The Search for Economic Security, 1919—1941*, Ithaca (NY), Cornell University Press, 1988. También son útiles B. H. Liddell Hart, *History of the Second World War*, Londres, Cassell's, 1970, cap. 16, y H. P. Willmott, *The Great Crusade: A New Complete History of the Second World War*, Londres, Michael Joseph, 1989. <<

[6] Hay un resumen de la posición militar japonesa en R. Spector, *Eagle Against the Sun: The American War with Japan*, Nueva York, Free Press, 1985, cap. 2, pero véase, sobre todo, A. Coox, «The Effectiveness of the Japanese Establishment in the Second World War», en A. Millett y W. Murray, *Military Effectiveness*, vol. 3, pp. 1-44, Londres, Allen & Unwin, 1988. <<

[7] Puede verse el magnífico ensayo especulativo de J. Black, «Midway and the Indian Ocean», *Naval War College Review*, vol. 62, n.º 4 (otoño de 2009), pp. 131-140. <<

[8] Más ampliamente tratado en la biografía intelectual de Liddell Hart, escrita por A. Danchev, *The Alchemist of War: The Life of Basil Liddell Hart*, Londres, Weidenfeld & Nicolson, 1988. <<

[9] Willmott, *Great Crusade*, pp. 314 y ss. Puede verse un análisis bastante similar en Liddell Hart, *History*, cap. 29. <<

[10] Aparte de Willmott, *Great Crusade*, véase P. Kennedy, *Strategy and Diplomacy 1870 —1945*, Londres, Fontana, 1983, cap. 7, «Japanese Strategic Decisions, 1939-45», para un desarrollo de este argumento. <<

[11] El mejor breve análisis reciente es el de W. Tao, «The Chinese Theatre and the Pacific War», en S. Dockrill, ed., *From Pearl Harbor to Hiroshima*, Londres, Macmillan, 1994. Hay también numerosos libros sobre Stilwell en China, el más entretenido de los cuales es el de B. Tuchman, *Sand Against the Wind: Stilwell and the American Experience in China 1911 —1945*, Nueva York, Macmillan, 1970. <<

[12] La lucha inmensamente difícil de las fuerzas del imperio británico en el escenario de la India y Birmania se analiza con amplio detalle en la historia oficial S. Woodburn Kirby *et al.*, *The War Against Japan*, 5 vols., Londres, HMSO, 1957-1969, y en una versión posterior de C. Bayly y T. Harper, *Forgotten Armies*, Londres, Penguin/Allen Lane, 2004. Como compensación, también fue la causa de las mejores memorias en un solo volumen escritas por un general de toda la guerra; a saber, la obra de Slim *Defeat into Victory*, Londres, Cassell, 1956. <<

[13] J. Masters, *The Road Past Mandalay*, Londres, Michael Joseph, 1961, cuyo título alude indirectamente al de un poema de Kipling titulado «Mandalay». El libro más claro y equilibrado de todos es el de L. Allen, *Burma: The Longest War, 1941 —45*, Nueva York, St. Martin's, 1984. <<

[14] El carácter vehemente de MacArthur y sus opiniones estratégicas son tratados en W. Manchester, *American Caesar: Douglas MacArthur 1880 —1964*, Boston, Little, Brown, 1978. Hay también constantes y agudos comentarios en Spector, *Eagle*. <<

[15] Sobre Eichelberger (y sus instrucciones de «no regresar vivo»), véase Spector, *Eagle*, p. 216; sobre los marines, véase el artículo de Wikipedia (en español) «Cuerpo de Marines de los Estados Unidos», http://es.wikipedia.org/wiki/Cuerpo_de_Marines_de_los_Estados_Unidos (consultado en junio de 2010). <<

[16] Liddell Hart, *History*, p. 620. <<

[17] *Ibid*., p. 617, y, con un buen nivel de detalle, S. E. Morison, *History of United States Naval Operations in World War II*, Boston, Little, Brown, 1947-1962, vol. 8, cap. 9. <<

[18] L. Allen, «The Campaigns in Asia and the Pacific», *Journal of Strategic Studies*, vol. 13, n.º 1 (marzo de 1990), p. 175. Esta es una fuente de información y una recapitulación extraordinariamente rica, especialmente en lo relativo al bando japonés. <<

[19] *Ibid*., p. 165. <<

[20] E. S. Miller, *War Plan Orange: The U. S. Strategy to Defeat Japan 1897 —1945*, Annapolis (MD), U. S. Naval Institute Press, 1991, presenta una descripción completa. <<

[21] El mejor recordatorio de este importante punto es la ingeniosa obra de M. van Creveld *Supplying War: Logistics from Wallenstein to Patton*, Cambridge, Cambridge University Press, 1977. <<

[22] En cuanto a su extraordinario nivel de detalle, nada supera a la historia oficial *History of U. S. Marine Corps Operations in World War II*, 5 vols., Washington, U. S. Marine Corps, 1958-1968. Los trabajos clásicos en un solo volumen son A. R. Millett, *Semper Fidelis: The History of the United States Marine Corps*, 2.ª ed., Nueva York, Free Press, 1991, cap. 12, y J. A. Isley y P. A. Crowl, *The U. S. Marines and Amphibious War: Its Theory, and Its Practice in the Pacific*, Princeton, Princeton University Press, 1951, caps. 1-3. <<

[23] La cita de «Éxito… Fracaso» procede de Isley y Crowl, *U. S. Marines*, pp. 14-21. <<

[24] Millett, *Semper Fidelis*, p. 320. <<

[25] Isley y Crowl, *U. S. Marines*, p. 26. <<

[26] Véase una descripción completa en D. A. Ballendorf y M. Bartlett, *Pete Ellis: Amphibious Warfare Prophet 1880 —1923*, Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1997. <<

[27] Véase Millett, *Semper Fidelis*, p. 327; hay también una vívida descripción en Isley y Crowl, *U. S. Marines*, pp. 30-31. <<

[28] Millett, *Semper Fidelis*, p. 336. <<

[29] Tanto los volúmenes de la historia oficial naval de Morison, especialmente los vols. 5-8 y 12-14, como los de la historia oficial del ejército de tierra estadounidense (docenas de ellos) tratan de la actuación del respectivo ejército en el escenario del Pacífico. Puede verse un comentario equilibrado sobre los marines, el ejército y la guerra anfibia en Spector, *Eagle*. <<

[30] La cita procede de C. G. Reynolds, *The Fast Carriers: The Forging of an Air Navy*, Nueva York, McGraw-Hill, 1968, p. 1. <<

[31] Hay un excelente resumen en *ibid*., pp. 4-13; para los datos técnicos, véase M. Stille, *Imperial Japanese Navy Aircraft Carriers 1921 —1945*, Londres, Osprey, 2005. <<

[32] Reynolds, *Fast Carriers*, cap. 3, «Weapon of Expediency, 1942-1943», proporciona el contexto del período crucial de la guerra del Pacífico. S. W. Roskill, *The War at Sea, 1939 —1945*, Londres, HMSO, 1954-1961, vol. 2, aborda la inusual experiencia del *Victorious*. <<

[33] Hay detalles útiles en el artículo de Wikipedia (en español) «Clase Essex», http://es.wikipedia.org/wiki/Clase_Essex; la versión en inglés (consultada en mayo de 2010) es bastante más extensa, y las anotaciones y referencias de su autor son lo mejor que he visto hasta la fecha. <<

[34] Estas misiones de exploración se tratan en Reynolds, *Fast Carriers*, cap. 2, y Morison, *History*, vol. 7. <<

[35] Spector, *Eagle*, p. 257. <<

[36] Sobre los ataques de Rabaul, véase Morison, *History*, vol. 6, parte 4, pp. 369 y ss; véase también Reynolds, *Fast Carriers*, pp. 96 y ss. <<

[37] El número de libros y artículos publicados sobre el legendario Hellcat se acerca al total de los publicados sobre el no menos legendario Spitfire. El mejor punto de partida puede ser otro de los interesantes artículos de Wikipedia sobre los diversos aspectos de la guerra del Pacífico, «Grumman F6F Hellcat»,http://es.wikipedia.org/wiki/Grumman_F6F_Hellcat, más extenso en su versión en inglés (consultada en mayo de 2010). <<

[38] *Ibid*.; Reynolds, *Fast Carriers*, p. 57 y *passim*. <<

[39] La mayoría de los historiadores de la guerra en el Pacífico central son conscientes de que se produjo cierto paréntesis en la lucha —al menos en la lucha significativa— entre noviembre de 1943 (Tarawa) y junio de 1944 (Marianas, Rabaul), de modo que tienden a dedicar menos espacio a las operaciones realizadas en esos meses y más a la llegada de los nuevos sistemas de armamento, al advenimiento del radar, etcétera. Morison, en su carácter de historiador oficial naval, llena ese vacío en su *History*, vol. 7. <<

[40] Aparte de Midway, el combate aéreo de la guerra del Pacífico preferido por todo el mundo. Reynolds, *Fast Carriers*, pp. 190-204, es una referencia tan buena como cualquier otra. Morison, *History*, ofrece detalles magníficos en su vol. 8, pp. 257-321. <<

[41] Reynolds, en *Fast Carriers*, pp. 163-165 y 209-210, presenta el argumento más sólido (en mi opinión, bastante forzado) sobre la analogía con Jutlandia; le sigue Spector, en *Eagle*, p. 312. <<

[42] Reynolds, *Fast Carriers*, cuenta con un capítulo 9 bastante generoso sobre el rendimiento de la Flota del Pacífico británica; Correlli Barnett, *Engage the Enemy More Closely*: *The Royal Navy in the Second World War*, Londres, Hodder & Stoughton, 1991, cap. 28, da una versión triste y casi desdeñosa. <<

[43] Dos introducciones excelentes: C. Berger, *B29: The Superfortress*, Nueva York, Ballantine, 1970, y un impresionante artículo de Wikipedia, «B-29 Superfortress», http://en.wikipedia.org/wiki/Boeing_B-29_Superfortress, más extenso en su versión en inglés (consultada en mayo de 2010). Los dos trabajos cuentan con una buena bibliografía. <<

[44] Todos los detalles proceden de Wikipedia, «B-29 Superfortress». <<

[45] Berger, *B29*, tiene una magnífica sección sobre «La batalla de Kansas», pp. 48-59. Lo de la «apremiante lucha por alcanzar la velocidad de vuelo» es una frase reproducida literalmente del artículo de Wikipedia en inglés (en la versión en castellano se habla de «una lucha por ganar altitud y velocidad»). El trabajo de Herman *Freedom's Forge*, pp. 297-322, también constituye una referencia excelente sobre los solucionadores de problemas que solventaron los numerosos defectos del B-29. <<

[46] Berger, *B29*, pp. 60-107. <<

[47] John Toland, *The Rising Sun: The Decline and Fall of the Japanese Empire 1936-1945*, Londres, Cassell & Company, 1971, pp. 676 y 745. Sobre el tema en general, véanse las convincentes reflexiones de M. Sherry, *The Rise of American Air Power: The Creation of Armageddon*, New Haven, Yale University Press, 1987. <<

[48] No he podido encontrar un estudio satisfactorio sobre Moreell, pero hay algunos detalles biográficos básicos en el artículo de Wikipedia (en inglés) «Ben Moreell», http://en.wikipedia.org/wiki/Ben_Moreell (consultado en la primavera de 2010). <<

[49] Casi todo lo que sigue procede de «Seabees in World War II», otro exhaustivo artículo de Wikipedia (en inglés) sobre diversos aspectos de la guerra en el Pacífico y Extremo Oriente, en http://en.wikipedia.org/wiki/Seabees_in_World_War_II (consultado en la primavera de 2010). <<

[50] *Ibid*. <<

[51] Spector, *Eagle*, pp. 318-319. <<

[52] La mejor aproximación a esta historia de independencia e iniciativa es leer las memorias de las propias tripulaciones de submarinos estadounidenses, de las que hay muchas publicadas. Para hacerse una idea, se puede probar con Richard H. O'Kane, *Clear the Bridge!*, Nueva York, Bantam, 1981; James F. Calvert, *Silent Running: My Years on an Attack Submarine*, Nueva York, John Wiley, 1995, fulminante en sus comentarios sobre la Oficina de Armamento Naval, y Edward Beach, *Submarine!*, Nueva York, Bantam, 1952. <<

[53] Se dan muchos detalles en Clay Blair, *Silent Victory*, 2 vols., Nueva York, Lippincott, 1975; hay buenos comentarios comparativos en P. Padfield, *War Beneath the Sea: Submarine Conflict 1939 —1945*, Londres, John Murray, 1995, especialmente el cap. 9. <<

[54] Edwin P. Hoyt, *The Destroyer Killer*, Nueva York, Pocket Books, 1989. <<

[55] S. E. Morison, *Two Ocean War*, Boston, Little, Brown, 1963, pp. 510-511. <<

[56] Las estadísticas exactas de las pérdidas japonesas en el Pacífico resultan (como ocurre con muchos otros conflictos) prácticamente imposibles de obtener. Así, por ejemplo, una fuerte explosión podía convencer a la tripulación de un submarino de que su objetivo había sido destruido, mientras que en realidad podría haber resultado solo dañado, o puede que el torpedo explotara antes de tiempo. Y en el frenesí de la acción, un avión y un submarino podrían afirmar haber hundido el mismo barco. Las medallas de guerra fueron concedidas basándose en lo que parecían ser pruebas fehacientes de objetivos hundidos; pero al final de la guerra se creó una Comisión de Evaluación Conjunta de la Marina y el Ejército para comparar todas las reivindicaciones con los propios registros japoneses. En casi todos los casos —incluidos los totales globales—, las cifras se vieron fuertemente reducidas, aunque sin alterar el panorama general. Para las cifras mencionadas, véase Padfield, *War Beneath the Sea*, p. 476, y Morison, *Two Ocean War*, p. 511. <<

[57] La historia aparece en toda descripción general (y casi todas las memorias) de la guerra del Pacífico. La explicación más clara, aunque contiene muchos detalles técnicos, la ofrece un artículo en cinco partes de Frederick J. Milford publicado en *Submarine Review* entre abril de 1996 y octubre de 1997. Véase en particular la parte 2, de octubre de 1996, «The Great Torpedo Scandal, 1941-1943». <<

[58] La cita y las estadísticas que siguen proceden de Roskill, *History*, vol. 3, parte 2, p. 367. <<

[59] Calculado a partir de Mackenzie J. Gregory, «Top Ten US Navy Submarine Captains in WW2 by Number of Confirmed Ships Sunk», enhttp://ahoy.tk-jk.net/macslog/TopTenUSNavySubmarineCap/html (consultado en marzo de 2010). <<

[60] Citado en Morison, *Two Ocean War*, p. 486. <<

[61] C. Boyd y A. Yoshida, *Japanese Submarine Forces in World War Two*, Annapolis, Naval Institute Press, 1995. Véanse también las diversas comparaciones realizadas en Padfield, *War Beneath the Sea*. <<

[62] Morison, *Two Ocean War*, p. 486. <<

[63] Padfield, *War Beneath the Sea*, cap. 9, es, como siempre, fiable en este tema. <<

[64] R. Spector, «American Seizure of Japan's Strategic Points, Summer 1942-44», en S. Dockrill, ed., *From Pearl Harbor to Hiroshima: The Second World War in Asia and the Pacific, 1941 —45*, Londres, Macmillan, 1994, cap. 4. <<

[65] El mejor relato breve, y bastante sardónico, sobre las Aleutianas está en Spector, *Eagle*, pp. 178-182. <<

[66] Liddell Hart, *History*, pp. 356-362. <<

[67] Morison, *History*, vol. 8, es el trabajo más detallado. <<

[68] Millett, *Semper Fidelis*, pp. 410-419, resulta excelente en lo relativo a la campaña de las Marianas. <<

[69] Morison, *History*, vol. 8, p. 162. <<

[70] J. B. Wood, *Japanese Military Strategy in the Pacific War: Was Defeat Inevitable?*, Lanham (MD), Rowman & Littlefield, 2007. <<

CONCLUSIÓN. LA RESOLUCIÓN DE PROBLEMAS EN LA HISTORIA

[1] A. Bryant, *The Turn of the Tide, 1939 —1943: Based on the Diaries of Field Marshall Viscount Alanbrooke*, Londres, Collins, 1957; A. Bryant, *Triumph in the West 1943— 1945*, Londres, Collins, 1959. <<

[2] Véase Alanbrooke, *War Diaries, 1939 —1945: Field Marshal Lord Alanbrooke*, ed. de Alex Danchev y Daniel Todman, Londres, Weidenfeld & Nicolson, 2001. Esta última edición es un modelo en su género. No solo incluye muchas de las entradas más sinceras que Bryant había juzgado prudente omitir mientras Churchill y otros personajes clave siguieran con vida, sino que también distingue entre las entradas originales no censuradas de Alanbrooke, las notas posteriores de este y las propias variantes de Bryant (véase la «Nota sobre el texto» de las pp. 31-34). <<

[3] Véase el inteligente uso que hace Andrew Roberts de los diarios de Alanbrooke en *Masters and Commanders: How Roosevelt, Churchill, Marshall and Alanbrooke Won the War in the West*, Londres, Allen Lane/Penguin, 2008. <<

[4] Alanbrooke, *War Diaries*, p. 433. <<

[5] *Ibid*., p. 557. «Fue un momento maravilloso pisar de nuevo Francia casi cuatro años después de haber sido expulsado de ella» (entrada del 12 de junio de 1944). <<

[6] La frase parece haber sido acuñada por el gran historiador de la Inglaterra de los Estuardo, J. H. Hexter, en «The Burden of Proof», *Times Literary Supplement* (24 de octubre de 1974), en el contexto del acalorado debate que tuvo lugar en aquellos años sobre las causas de la guerra civil inglesa. <<

[7] La afirmación aparece en el penúltimo párrafo de la Conferencia en Homenaje a Harmon pronunciada en 1988 por Hinsley ante la Asociación de la Fuerza Aérea Estadounidense, con el título de «The Intelligence Revolution: A Historical Perspective» («La revolución de la inteligencia: una perspectiva histórica»). Es de hecho un texto magnífico, que muestra el debido escepticismo frente a las numerosas obras populares de las décadas de 1970 y 1980 sobre redes de espionaje, genios del descifre y avances espectaculares en inteligencia. Resulta extraño, pues, que se juegue el cuello de ese modo con tal estimación indemostrable. <<

[8] R. Spector, *Eagle Against the Sun: The American War with Japan*, Nueva York, Free Press, 1985, p. 457. El capítulo 20, «Behind the Lines», es un impresionante análisis de numerosos aspectos de la guerra de la inteligencia, así como de sus limitaciones. <<

[9] Había redactado ya estos párrafos antes de que David Kahn me enviara su extremadamente importante artículo «An Historical Theory of Intelligence», *Intelligence and National Security*, vol. 16, n.º 3 (otoño de 2001), pp. 79-92, que previamente había pasado por alto. Repárese especialmente en la afirmación de las pp. 85-86: «La inteligencia es necesaria para la defensa, pero solo contingente para el ataque». <<

[10] D. Kahn, «Intelligence in World War II: A Survey», *Journal of Intelligence History*, vol. 1, n.º 1 (verano de 2001), pp. 1-20, un magnífico resumen, puesto que reclama permanentemente pruebas de que la inteligencia funcionó. <<

[11] Resulta una especie de alivio para este autor el hecho de que la crítica más feroz a la actitud de ciertos comandantes estadounidenses con respecto a las ideas e inventos británicos proceda de historiadores del propio Estados Unidos: véanse Paul A. Ludwig, *P-51 Mustang: Development of the Long-Range Escort Fighter*, Surrey (Reino Unido), Ian Allen, 2003, sobre la oposición de Echolls al P-51, W. Murray y A. R. Millett, *A War to Be Won: Fighting the Second World War*, Cambridge (MA), Harvard University Press, 2000, pp. 249-250, sobre las escabechinas de buques mercantes, principalmente británicos, en el litoral atlántico («Era lo peor del almirante King: que simplemente no estaba dispuesto a aprender nada de los británicos, al precio que fuera»), e *ibid*., pp. 418-419, sobre la poca disposición de Bradley a aprender nada sobre los «problemas tácticos que implicaba un ataque anfibio sobre unas defensas preparadas». Compárese esta confianza estadounidense en su fuerza bruta con la insistencia de Churchill en que no sería con un enorme número de hombres y proyectiles, sino mediante el diseño de nuevas armas y el liderazgo científico, como «afrontaremos mejor la fuerza superior del enemigo», un estribillo clave en P. Delaforce, *Churchill's Secret Weapons*, Londres, Robert Hale, 1998. <<

[12] P. Kennedy, *The Rise and Fall of the Great Powers*, Nueva York, Random House, 1987, especialmente p. 355, tabla 35. <<

[13] C. Barnett, *The Swordbearers*, Londres, Eyre & Spottiswood, 1963, p. 11. <<

[14] Véase, entre otros, A. Bullock, *Hitler and Stalin: Parallel Lives*, Londres, Harper Collins, 1991, y, como contraste, S. Bialer, ed., *Stalin and His Generals*, Londres, Souvenir Press, 1970, y H. Heiber, ed., *Hitler and His Generals*, Nueva York, Enigman Press, 2003. <<

[15] Véase D. Edgerton, *Britain's War Machine: Weapons, Resources and Experts in the Second World War*, Londres, Allen Lane, 2011, en marcado contraste con Barnett, *The Audit of War: The Illusion and Reality of Britain as a Great Nation*, Londres, Macmillan, 1986. <<

[16] Malcolm Gladwell, «The Tweaker: The Real Genius of Steve Jobs», *New Yorker* (14 de noviembre de 2011). De un modo magnífico, el libro de Herman sobre la innovación y la productividad de Estados Unidos en la Segunda Guerra Mundial, *Freedom's Forge*, *passim*, es simplemente una versión ampliada de esta historia de constante mejora de un diseño inicial para obtener un producto final saisfactorio. <<

[17] Viene aquí a la memoria una brillante obra de H. Hattaway y A. Jones, *How the North Won: A Military History of the Civil War*, Urbana (IL), University of Illinois Press, 1983. <<

[18] Muy bien resumidos en A. Grisson, «The Future of Military Innovation Studies», *Journal of Strategic Studies*, vol. 29, n.º 5 (octubre de 2006), pp. 905-934, que rinde el debido tributo a Barry Posen, Eliot Cohen, Williamson Murray, MacGregor Knox, Timothy Lupfer y otras figuras notables en este campo. Mi breve aventura en ese terreno fue mi Conferencia en Homenaje a George Marshall de 2009, publicada luego como P. Kennedy, «History from the Middle: The Case of the Second World War», *Journal of Military History*, vol. 74, n.º 1 (enero de 2010), pp. 35-51. Sobre los «genios del diseño», véase http://www.bbc.co.uk/programmes/b00sjIfg. Los conceptos de «eficacia militar» de Millett y Murray están presentes a lo largo del presente texto, y también en más de una nota. <<

Notas al pie de página

[np1] En español pueden hallarse acepciones más o menos equivalentes (aunque hoy en desuso) en diccionarios como el *DRAE*: «Hombre que discurre con ingenio las trazas y modos de conseguir o ejecutar algo», y el *María Moliner*: «Persona que discurre algo con ingenio». *(N. del T.)* <<

[np2] Aunque, como puede verse por su significado, en puridad habría que referirse siempre a «las USAAF», en plural, seguiremos aquí, sin embargo, la costumbre predominante de utilizar el singular con esta sigla, probablemente por paralelismo con la RAF británica o la Luftwaffe alemana. *(N. del T.)* <<

[np3] Este es, al fin y al cabo, el argumento que se expone en las pp. 347-357 de mi libro de 1988 *The Rise and Fall of the Great Powers* [hay trad. cast.: *Auge y caída de las grandes potencias*, Barcelona, Debolsillo, 2006]. <<

[np4] Véanse los agradecimientos para más detalles. <<

[np5] Traducción de José María Valverde. *(N. del T.)* <<

[np6] En su caso, la práctica británica de permitir a alguien a quien se le concede un título nobiliario cambiar o combinar su nombre llevaría a confusión. Durante la mayor parte de la guerra, fue el general (más tarde mariscal de campo) sir Alan Brooke, o simplemente Brooke. Cuando se le concedió el título, en 1945, se convirtió en el vizconde Alanbrooke, o simplemente Alanbrooke. Así pues, durante la guerra su nombre fue realmente Brooke, por más que numerosos historiadores posteriores —Danchev, Bryant, Roberts— hayan preferido llamarle Alanbrooke dado lo difícil que resulta resistirse a utilizar el nombre más conocido. <<

[np7] En inglés *Western Approaches*, una zona rectangular del Atlántico que bordea la costa oeste de Gran Bretaña. *(N. del T.)* <<

[np8] La creciente oleada de tropas estadounidenses y canadienses destinadas a Gran Bretaña fue transportada con un método completamente distinto: los grandes transatlánticos de la línea Cunard, que, una vez vaciados por dentro hasta reducirlos a lo esencial, podían llevar cada uno de ellos a 15.000 soldados a una velocidad que ni siquiera un destructor ligero podía igualar, y no digamos ya un submarino. Pero, por repetir una pregunta ya planteada, ¿qué iban a hacer entre dos y tres millones de nuevos soldados en el Reino Unido si carecían de alimentos, combustible y municiones? <<

[np9] Ello le lleva a uno a pensar, con admiración y humildad, en una película clásica en blanco y negro titulada *The Cruel Sea* («El mar cruel»), basada en un libro escrito por el novelista británico Nicholas Monsarrat y con un guión del autor estadounidense de novela negra Eric Ambler, en la que el actor Jack Hawkins interpreta a un comandante de convoy que, en su pequeña corbeta de la clase Flower, sufre los ataques infligidos a un convoy tras otro en todo el Atlántico, viendo saltar por los aires a numerosos barcos mercantes y ahogarse a sus tripulaciones sin poder hacer demasiado al respecto. El propio Monsarrat fue capitán de escoltas en el Atlántico. <<

[np10] Esto no significaba que los convoyes, a diferencia de los grupos de cazasubmarinos independientes, fueran a buscar deliberadamente a las flotillas de submarinos alemanes. Si las rutas establecidas por el Almirantazgo les proporcionaban un viaje sin ataques, miel sobre hojuelas. Pero si los submarinos avanzaban sobre un convoy, serían objeto de un vigoroso contraataque con armamento de mejor calidad. <<

[np11] El nombre en clave que los descifradores británicos dieron a una de las diversas redes de comunicación de la máquina Enigma. *(N. del T.)* <<

[np12] En 1941 la potencia aérea era ubicua: la caza del *Bismarck*, Creta, los convoyes de Malta, Pearl Harbor, el hundimiento del *Prince of Wales* y el *Repulse*, etcétera. <<

[np13] Eso cuenta la historia. O puede que no: se rumorea que los dos tenientes de la marina británica asignados al experimento eran extraordinariamente apuestos, y persuadieron a la hija pequeña de Churchill, Sarah, que también estaba presente aquel día, para que hiciera que su padre se quedara a ver al Erizo en acción. <<

[np14] Las casas adosadas situadas junto a la gran empresa de construcción de buques de guerra de Swan Hunter, en Wallsend-on-Tyne (en el nordeste de Inglaterra), donde crecí, estaban tan cerca del astillero que las más próximas a él quedaron ensombrecidas por los contornos de gigantescos acorazados como el *Nelson* y el *Anson* durante su construcción. ¿Cómo no iban a ser alcanzadas aquellas casas durante un ataque aéreo sobre el propio astillero? <<

[np15] Por una afortunada coincidencia, Watson-Watt era descendiente de un inventor e ingeniero escocés aún más famoso, James Watt, que había creado la primera máquina de vapor utilizable del mundo. <<

[np16] Dos escuadrones polacos, el 302 y el 303, volaron en la batalla de Inglaterra, y con resultados asombrosos. El escuadrón 303 (de Varsovia) obtuvo mejores resultados que ningún escuadrón de la RAF en combate al derribar nada menos que 110 aviones alemanes entre el 10 de julio y finales de octubre, una venganza pequeña pero agradable por la terrible destrucción de Varsovia. Hacia el final de la guerra, el orden de batalla de la RAF incluía quince escuadrones polacos, con 19.400 efectivos. <<

[np17] A grandes rasgos, los bombarderos alemanes de alcance medio volaban dentro de un arco que iba de Coventry a Exeter, mientras que los bombarderos de la RAF hacían lo propio en uno que iba de Bremen a, pongamos, Lille o Saint-Nazaire; en 1940 Colonia y el Ruhr apenas entraban en su radio de acción. <<

[np18] La película clásica de la posguerra sobre este problema es *Almas en la hoguera* (1949), en la que un comandante de la fuerza aérea extremadamente duro, interpretado por Gregory Peck, restablece la moral y la eficacia de un infortunado escuadrón. La historia real fue muchísimo más compleja. <<

[np19] Cerca del final de la guerra aparecerían armas realmente rompedoras, como el caza a reacción, el cohete V-2 y, obviamente, la bomba atómica. Sin embargo, en todos los capítulos de la parte intermedia de la guerra que estamos examinando en este libro, la historia habla más bien de cambios graduales en la tecnología, la organización y la forma de combate, y de la diferencia que supusieron tales cambios de una forma progresiva. <<

[np20] Posteriores estudios aeronáuticos, basados en experimentos en el túnel de viento, apuntan a las curvas ligeramente dobladas hacia dentro de los costados del chasis del P-51 como la posible razón. Harker recibió un aumento de una libra en su salario semanal como tributo a su trabajo. <<

[np21] El término alemán *Blitzkrieg* suele utilizarse, a menudo de manera descuidada, para referirse a cosas distintas, aunque relacionadas entre sí. Literalmente se traduce como «guerra relámpago». Como tal, podría aplicarse a muchas campañas (la de Federico el Grande, la ofensiva israelí en 1967), aunque lo normal es que aluda a la forma de guerra característicamente alemana puesta en práctica en 1939-1941: movimientos rápidos en el campo de batalla por parte de unidades de infantería acorazadas y motorizadas para coger desprevenido al ejército enemigo, a veces seguidos de una retirada para reagruparse y luego atacar de nuevo. La potencia aérea táctica alemana (cazabombarderos, bombarderos de alcance medio) vino a añadirle un nuevo toque. Esto no tiene nada que ver con el denominado «Blitz» de Londres de 1940-1941 (aunque, obviamente, la Luftwaffe estuviera una vez más en primer plano), que fue una prolongada campaña de bombardeo aéreo contra la capital británica. <<

[np22] Witzig y Otto Skorzeny (cuya audaz incursión rescató a Mussolini de su cautiverio) compiten por ser el modelo que inspiró al personaje interpretado por Michael Caine (un coronel de paracaidistas que luchó en los Países Bajos, Creta y Rusia) en la famosa novela y película *Ha llegado el águila*. <<

[np23] En este capítulo resultará evidente que las unidades militares de tamaño estándar —grupos de ejércitos, divisiones, brigadas, regimientos, batallones, etcétera— solo nos ayudan parcialmente a entender el poder efectivo de un protagonista frente a otro en una campaña. Las divisiones estadounidenses eran enormes; las soviéticas tenían la mitad de tamaño. En 1944 las divisiones alemanas del frente oriental se habían reducido a una cuarta parte de su tamaño, pero Hitler seguía insistiendo en llamarlas «divisiones». Las cifras de tanques eran asimismo confusas: si en la batalla de Kursk, en 1943, hicieron falta cuatro o cinco T-34 para dejar fuera de combate a un Panther, ¿qué importaba su número? Lo mismo ocurrió en cuanto al equilibrio de los barcos, aunque a la inversa: en el Atlántico Norte, los cruceros y destructores británicos se mostraron mucho más equilibrados que sus enormes rivales alemanes, que debido a su peso descompensado se movían tanto que todas sus tripulaciones acababan con mal de mar. <<

[np24] Es difícil traducir este término alemán; el significado literal es «batalla de caldero», aunque en la práctica se entendía que designaba un movimiento de flanqueo, un avance, un cerco o embolsamiento, y, en su forma más avanzada, un movimiento de pinza que rodeara totalmente al ejército enemigo y forzara su rendición. Este sueño operativo se veía acosado por los fantasmas de la antigua batalla de Cannas, y del más reciente Plan Schlieffen. <<

[np25] Frustrado por la cautela de Auchinleck aun después de recibir tantos refuerzos, Churchill lo envió a la India. Su sucesor, Gott, murió inesperadamente en un accidente aéreo, y entonces se puso a Bernard Montgomery al mando del VIII Ejército. Él mismo se mostraba casi tan cauteloso como Auchinleck, y su mayor logro hasta entonces había sido la minuciosa gestión de la retirada de su división hacia y a través de Dunkerque en 1940. Tras El Alamein, sin embargo, Montgomery se convertiría en el símbolo popular de la gloria restaurada del generalato británico. <<

[np26] De ahí los constantes llamamientos de Libia y Egipto para que los gobiernos británico, alemán e italiano tomen medidas a fin de destruir esos millones de minas de la guerra, ya que aún hoy siguen causando víctimas entre la población civil y sus animales, hacen que la exploración petrolífera resulte peligrosa e incluso frenan el turismo. <<

[np27] Irónicamente, Von Rundstedt volvería, como comandante en jefe del frente occidental, durante las batallas de Normandía. <<

[np28] Probablemente fuera el comandante general de los ejércitos de blindados, Jlopov, quien firmaba el informe, aunque la firma está incompleta. Uno tiene la sensación de que su oficina estuvo encantada de utilizar un informe «neutral» estadounidense para culpar de todos aquellos defectos a los diseñadores y fabricantes. <<

[np29] Utilizo aquí la expresión «pequeña guerra» (*Kleinkrieg*) en el sentido de la marina alemana, armas pequeñas capaces de dañar o de hundir embarcaciones mucho mayores. Así, en la guerra naval este concepto incluía torpedos, submarinos y minas, todos los cuales podían destruir acorazados. <<

[np30] Así empieza el himno de los marines estadounidenses. *(N. del T.)* <<

[np31] La operación se inició el mismo día que la batalla del Mar del Coral; una respuesta aliada en dos océanos. <<

[np32] Como punto de llegada de provisiones y millones de soldados estadounidenses transportados a través del océano, y asimismo como punto de partida de numerosas rutas marítimas desde Gran Bretaña a todo el mundo, tanto el Clyde (en Glasgow) como el Mersey (en Liverpool) desempeñaron un papel estratégico extraordinariamente significativo a lo largo de toda la Segunda Guerra Mundial. Ambos estaban muy lejos de las bases de bombarderos alemanas en Francia, contaban con infraestructuras portuarias muy importantes (amarraderos, muelles, diques secos, depósitos, astilleros, conexiones con un denso sistema de ferrocarriles…) y tenían un fácil acceso al Atlántico y más allá. <<

[np33] Aunque el número de soldados aliados que participaron en los desembarcos iniciales de Sicilia fue mayor que los desembarcados el 6 de junio de 1944 en las playas de Normandía, en esta última operación participaron millones de efectivos en calidad de tropas de refuerzo. <<

[np34] El general Eberhard von Mackensen había sido jefe de estado mayor de uno de los ejércitos alemanes que invadieron Polonia en 1939 y de otro ejército que invadió Francia en 1940. Al año siguiente estaba con el Grupo de Ejércitos Sur en el frente oriental. En 1943 estuvo al mando del I Ejército Panzer en la crucial batalla de Járkov. Luego fue trasladado al mando del XIV Ejército alemán en Italia. En otras palabras, probablemente tenía más experiencia en el campo de batalla que todos los comandantes de división aliados de Anzio juntos. <<

[np35] O en el clásico ensayo de Isaiah Berlin «El erizo y el zorro» (1953). <<

[np36] Las unidades militares aliadas, por ejemplo, estaban acuarteladas en 1.108 campamentos distribuidos por toda Inglaterra y Gales. ¿Cómo llevarlas a todas a los puertos de invasión meridionales en buenas condiciones? <<

[np37] La reprobación del primer ministro británico en octubre de 1940 al Ministerio de la Guerra por no aprovechar talentos como el de Hobart merecería que todos los comandantes en jefe y presidentes de empresa la aprendieran de memoria: «No me impresiona en absoluto el prejuicio contra él en ciertos sectores. Tales prejuicios suelen ir aparejados a las personas de fuerte personalidad y visión original … Ahora estamos en guerra, luchando por nuestras vidas, y no podemos permitirnos el lujo de limitar los nombramientos del ejército a oficiales que no hayan suscitado ningún comentario hostil en su carrera». <<

[np38] El emperador japonés descendía de Dios y no debía interferir en política. Pero era también el supremo caudillo militar, y el ejército y la marina (teóricamente) respondían solo ante él. Ninguno de los dos ejércitos debía ser controlado por las autoridades civiles, de modo que el poder del gabinete y de la Dieta (el Parlamento) en asuntos tanto de guerra como de paz era limitado. <<

[np39] Sobre el mapa, un avance hacia el norte de Japón a través de Alaska y las Aleutianas parece una quinta opción (al fin y al cabo, esta es actualmente la ruta ortodrómica para los aviones de pasajeros que vuelan de Nueva York a Tokio). Pero las terribles y continuas tormentas y los bancos de niebla del Pacífico Norte habrían limitado mucho la ventaja de la potencia aérea de Estados Unidos y habrían hecho que las operaciones anfibias a gran escala fueran prácticamente imposibles. <<

[np40] Con lo de «facilidad» no pretendo decir que las operaciones reales fueran fáciles, sino que los propios objetivos eran pequeños puntos en el océano Pacífico y, una vez que sus guarniciones quedaron aisladas merced a la superioridad de la potencia aérea y marítima estadounidense, estas solo podían o rendirse o morir donde estaban. Eso no se parecía en nada a los ataques, mucho más indefinidos, contra, pongamos por caso, Anzio o Normandía. <<

[np41] En realidad, solo se completaron veinticuatro portaaviones; los otros pedidos se cancelaron cuando se vio que el final de la guerra era inminente. Como en el caso de los B-29 (véase más adelante), y a diferencia del magnetrón, hubo enormes equipos de ingenieros involucrados, no un solo grupo. <<

[np42] El término «Seabee» —literalmente «abeja del mar»— se deriva de la pronunciación en inglés del acrónimo CB. *(N. del T.)* <<

[np43] La fabulosa cultura musical de los tambores metálicos del Caribe es un resultado directo de los bidones de combustible que se encontraban en las inmediaciones de todos los nuevos aeródromos que construyeron los Seabees en las islas. El gigantesco aeródromo Carlsen, en Trinidad, contaba con nada menos que ochenta pistas de aterrizaje y despegue pavimentadas; es fácil imaginar cuántos bidones metálicos vacíos quedaron en las inmediaciones al final de la guerra, cuando se fueron los aviones estadounidenses. <<

[np44] También los submarinos británicos y holandeses se cobraron su peaje, principalmente en el océano Índico y las aguas en torno a las Indias Orientales Neerlandesas, pero la proporción de hundimientos debida a los estadounidense fue aplastante. Durante la guerra, las fuerzas estadounidenses hundieron 2.117 mercantes japoneses, totalizando la enorme cifra de ocho millones de toneladas, de las que el 60 por ciento (5,25 millones de toneladas) fueron atribuidas a sus submarinos. Por su parte, los submarinos angloholandeses hundieron otros 73 mercantes, con un total de 211.000 toneladas. <<

[np45] Este no era un error exclusivamente estadounidense. Los aviones torpederos Swordfish del portaaviones británico *Ark Royal* fueron inicialmente equipados para atacar al *Bismarck* (mayo de 1941) con torpedos acústicos; al fracasar estos, la marina británica volvió a los torpedos de contacto, con un resultado espectacular. <<

[np46] LeMay y sus comandantes de bombarderos de la USAF afirmaban que los B-29 también podrían haber obligado a los japoneses a rendirse prolongando los ataques masivos con bombas incendiarias. Tal vez sí, o tal vez no. Lo único que parece cierto es que la privación de alimentos de la nación japonesa por el bloqueo submarino o la devastación de poblaciones japonesas por el bombardeo a baja altitud habrían causado muchas más víctimas que las bombas atómicas lanzadas sobre Hiroshima y Nagasaki. <<

[np47] Se podría concebir esto como la prueba de fuego para comparar, por ejemplo, el P-51 Mustang frente al Me-262. Ambos fueron grandes avances en aviación, pero uno de ellos tuvo un tremendo impacto en el resultado de la guerra, mientras que el otro no. De modo similar, los argumentos sobre la importancia de tal o cual red de espionaje en la Segunda Guerra Mundial tienen que someterse al mismo tipo de prueba de fuego: ¿realmente ayudaron a ganar la guerra, y en qué concretamente? <<

[np48] Considérense, entre otros ejemplos, el de los romanos, que sostuvieron sus numerosos frentes durante muchos siglos; el de Pitt el Viejo en la guerra de los Siete Años, haciendo malabarismos con Europa, Canadá y la India, y los de Clemenceau y Lloyd George en la Primera Guerra Mundial. Considérense, por el contrario, la incapacidad de Felipe II para centrarse en objetivos concretos, así como la doble distracción de Napoleón tanto en España como en Rusia. Gobernar es, de hecho, elegir. Las implicaciones para los gobiernos estadounidenses en nuestro problemático mundo de comienzos del siglo XXI resultan evidentes. <<

[np49] Considérense la negativa de King a aceptar el consejo de la marina británica de escoltar los buques mercantes que recorrían la Costa Este de Estados Unidos durante 1942 (se trataba de petroleros británicos de Trinidad, supuestamente bajo la protección de la marina estadounidense), la obstinación de Echolls al negarse a aceptar el P-51 con motor Merlin y la falta de interés de Bradley en cualesquiera ideas británicas con respecto a técnicas de desembarco; y compárese todo esto con los relatos sobre la rápida aceptación del magnetrón por parte de los científicos estadounidenses, la labor de inteligencia compartida en los cobertizos de Bletchley, y los proyectos compartidos de construcción y reparación de barcos. <<

[np50] Del inglés *tweak*, «ajustar» o «reajustar» un dispositivo, programa, etcétera para mejorarlo. *(N. del T.)* <<